

DIRECTION M.  
Bureau 23-32  
Section 11  
TF 3239  
N° R.G.M. 2.3.3.4  
FN/JL.

Bruxelles, le 23 août 1977

Note aux détenteurs du Livret 2.3.3 du R.G.M.

Fascicule 2.3.3

(Effectif, entretien et réparation du matériel  
à marchandises).

<u>01-2</u>	:	20
<u>000</u>	:	20
<u>1</u>	:	30 (20)
<u>100</u>	:	41(annexes VI-VII seul)
<u>120</u>	:	2
<u>21-12, 23-23, 24-22</u>	:	1
<u>21-22</u>	:	2
<u>22-33, 25-01</u>	:	5
<u>23-32</u>	:	23
<u>31-1</u>	:	20
<u>42-12, 42-13</u>	:	22
<u>420</u>	:	22 (1 ex)
<u>52-11</u>	:	1 ex.
<u>62-13, 62-33, 600</u>	:	20
<u>71-12, 71.22, 71.22, 701, 718, 771</u>	:	20 (1 ex)
<u>81-11</u>	:	20 (1 ex)

A.T.E. Bruxelles-Midi	:	9	A.T.D. Saint-Ghislain	:	92
A.T.D. Haine-Saint-Pierre	:	11	A.T.D./CANT Schaerbeek	:	17
A.T.D. Kinkempois	:	208	A.T.D. Stockem	:	59
A.T.D. Latour	:	3	A.C. Cuesmes	:	19
A.T.D. Monceau	:	146	A.C. Luttre	:	5
A.T.D. Ronet	:	47	A.C. Salzinnes	:	2

REGLEMENT GENERAL DU SERVICE DU MATERIEL.

Livret 2.3.3 - Effectif, entretien et réparation du matériel à marchandises.

Fascicule 2.3.3.4 - Acheminement du matériel à marchandises avarié vers les ateliers et postes de visite (C.R.R.)

Le texte des articles 16 à 20 est remplacé par celui qui est annexé.

La mise à jour normale du R.G.M. suivra ultérieurement.

L'INSPECTEUR TECHN. PPAL ADJT,

  
Putman.



SNCB  
DIRECTION M  
Bureau 23-32  
Section 11  
TF 3239  
RGMA 2.3.3

Bruxelles, le 25 novembre 1974.

AVIS 31 M.

Distribution : prévue pour le RGMA 2.3.3.

R.G.M.A. - FASCICULE 2.3.3.3.

Il y a lieu de compléter et modifier comme suit le Fascicule 2.3.3.3. du R.G.M.A.

Article 46 - Avaries acceptées par le tiers responsable.

Dans le 1er alinéa, insérer un renvoi (1) après: "... signature de la personne responsable ..."  
et ajouter au bas de la page le nouveau renvoi suivant.

(1) Le chef de gare s'assure que la personne qui signe est habilitée à le faire et si la signature est illisible il la fait compléter par une indication lisible du nom de l'intéressé.

Modifier en (2) le renvoi (1) actuel.

Article 48 - Avaries non acceptées par le tiers.

Après le premier alinéa, insérer un renvoi (1) et ajouter au bas de la page :

- (1) De plus, si dans le délai d'une semaine, le PV M 641 signé n'est pas en possession du chef de gare, celui-ci dresse un Pro-Justitia (D 220) et un rapport spécial d'accident (D 231 a).

LE DIRECTEUR,

Deprez.





Direction du Matériel  
et des Achats

BUREAU 23-32

Section 11

Tél. 3239

N° 2.3.3.1.

## AVIS N° 19 M.

Distribution prévue pour le Livret 2.3.3.

### **REGLEMENT GENERAL DU SERVICE DU MATERIEL ET DES ACHATS — LIVRET 2.3.3. — EFFECTIF, VISITE, ENTRETIEN ET REPARATION DU MATE- RIEL A MARCHANDISES.**

Le fascicule 2.3.3.1. abroge et remplace le fascicule 2.3.3.1. qui a fait l'objet de l'Avis n° 6 M du 1<sup>er</sup> février 1956.

Les modifications du fascicule 2.3.3.1. publiées par les avis n° 37 M du 3 août 1956, n° 47 M du 20 décembre 1957, n° 34 M du 6 juin 1959, n° 6 M du 21 janvier 1961 et n° 16 M du 25 juillet 1962 sont également abrogées.

Le Directeur du Matériel  
et des Achats,

**BROUCKAERT.**



Direction du Matériel  
et des Achats

BUREAU 23-32

Section 11

Tél. : 3239

## AVIS N° 34 M.

Distribution prévue pour le livret 2.3.3.

### TRANSFERTS DE VEHICULES AVARIES.

Le texte du fascicule 2.3.3.4 du R.G.M.A. figurant sous  
C. — Transferts de véhicules avariés — est à modifier  
comme suit :



Les articles 14 et 15 restent inchangés.

L'Ingénieur en Chef,

RENARD.

12. - lorsqu'un véhicule avarié doit être transféré d'un chantier de réparation rapide à un CHW, le dirigeant du chantier le pourvoit d'étiquettes d'avis M 638B (faunes) en remplacement des étiquettes

**Direction du Matériel  
et des Achats**

Service 23  
BUREAU 23-32  
Section 22

Tél. 3280/1365

## **AVIS N° 22 M.**

Distribution prévue pour le Livret 2.3.3.

### **RENUMEROTATION DU MATERIEL A MARCHAN- DISES.**

La renumérotation des véhicules à marchandises suivant les prescriptions de l'Union Internationale des Chemins de fer est entamée depuis octobre 1964.

La brochure « Numérotation U.I.C. des véhicules à marchandises » de juin 1965 ci-jointe, définit cette numérotation et donne la répartition en séries des véhicules du parc de la S.N.C.B.

Une annexe à cette brochure se rapportant aux wagons de particuliers sera distribuée en temps opportun.

Le fascicule 2.3.3.1 du R.G.M.A. sera revu ultérieurement et adapté à cette nouvelle numérotation.

L'Ingénieur en chef,  
**RENARD**



## Index alphabétique général.

	Fascicules	Articles
Accessoires amovibles :		
Avaries et manquants .....	2.3.3.5	4
Définition .....	2.3.3.5	1
Marques .....	2.3.3.5	2
Obligations du personnel .....	2.3.3.5	3
Remise en place .....	2.3.3.5	3
Trouvés dans les dépendances des installations .....	2.3.3.5	6
Wagons étrangers .....	2.3.3.5	7
Accidents .....	2.3.3.3	33
Acheminement du matériel à marchandises avarié .....	2.3.3.4	—
Agréation de wagons de particuliers, pour circulation générale .....	2.3.3.6	4
Agréation de wagons de particuliers, pour circulation locale .....	2.3.3.6	5, Ann. I
Alimentation des ateliers centraux de wagons .....	2.3.3.12	3
Alimentation des garages G .....	2.3.3.13	3
Alimentation des garages HS .....	2.3.3.13	1
Alimentation des garages X .....	2.3.3.13	2
Apposition des étiquettes d'avaries ...	2.3.3.3	20
Ateliers centraux de wagons :		
Alimentation .....	2.3.3.12	3
Programme annuel de réparation ..	2.3.3.12	1

## 2.3.3.

Page 2.

	Fascicules	Articles
Travaux au matériel à marchandises .....	2.3.3.9	—
Ateliers de wagons .....	2.3.3.8	1, Ann. I
Ateliers de wagons - Statistiques de production, d'immobilisation, d'utilisation de la main-d'œuvre .....	2.3.3.7	6
Attelage de secours dans les fourgons. Avaries et manquants .....	2.3.3.5	9
Autorisation de circulation en queue de train .....	2.3.3.4	16 à 19
Avaries à charge de tiers .....	2.3.3.3	44 à 53
Avaries à charge de tiers assurés ...	2.3.3.3	47, Ann. VIII
Avaries à charge de tiers (boyaux de frein) .....	2.3.3.3	49
Avaries et manquants d'accessoires amovibles .....	2.3.3.5	7
Avaries et manquants d'attelages de secours des fourgons .....	2.3.3.5	9
Avaries et manquants de blocs d'arrêt spéciaux des fourgons .....	2.3.3.5	9
Avaries et manquants de chaînes de sûreté .....	2.3.3.5	9
Avaries et manquants de ranchers amovibles .....	2.3.3.5	8
Avaries occasionnées par la nature du chargement .....	2.3.3.3	52
Avaries au matériel à marchandises :		
Définition .....	2.3.3.3	1
Etiquettes .....	2.3.3.3	5, 6, 7
Instruction .....	2.3.3.3	21 à 26



	Fascicules	Articles
Justifiant le rebut .....	2.3.3.3	2, Ann. I
Ne justifiant pas le rebut .....	2.3.3.3	4, Ann. II
Obligations des gares (matériel rebuté) .....	2.3.3.3	27 à 32
Avaries aux wagons de particuliers ..	2.3.3.6	7 à 25
Avaries aux wagons P rentrant de l'étranger .....	2.3.3.6	17
Avaries aux wagons P à minerai ...	2.3.3.6	25, Ann. V
Bandages du matériel à marchandises. Epaisseur lors du levage ...	2.3.3.8	Ann. VI
Blocs d'arrêt spéciaux des fourgons. Avaries et manquants .....	2.3.3.5	10
Bloc dérailleur .....	2.3.3.2	4
Bris de pièces importantes .....	2.3.3.3	34
Bulletin de constat M. 667 .....	2.3.3.3	6
Cadence de passage du matériel à marchandises en grande réparation .....	2.3.3.9	2
Cadence de passage du matériel à marchandises en moyenne réparation .....	2.3.3.8	5
Carnet de sécurité (protection du travail) .....	2.3.3.2	4
Chaulage de la marchandise (dégradations aux wagons) .....	2.3.3.3	53
Chaînes de sûreté. Avaries et manquants .....	2.3.3.5	9
Composition du matériel à marchandises .....	2.3.3.1	1
Consigne d'échange des véhicules entre la gare et l'atelier ou poste de visite .....	2.3.3.4	8 à 11

## 2.3.3.

Page 4.

	Fascicules	Articles
Containers des wagons spéciaux, série 368.000 à 368.999 .....	<b>2.3.3.6</b>	26 et 27
Coussinets du matériel à marchandises. Epaisseur lors du levage ...	<b>2.3.3.8</b>	Ann. VI
Définition des garages G .....	<b>2.3.3.13</b>	3
Définition des garages H.S. ....	<b>2.3.3.13</b>	1
Définition des garages X .....	<b>2.3.3.13</b>	2
Dégradations causées par le chaulage de la marchandise .....	<b>2.3.3.3</b>	53
Délais de graissage périodique du matériel à marchandises .....	<b>2.3.3.8</b>	Ann. III
Délais de révision périodique du matériel à marchandises .....	<b>2.3.3.8</b>	Ann. III
Déraillements et chocs violents .....	<b>2.3.3.3</b>	35
Dossiers d'avaries aux wagons P ...	<b>2.3.3.6</b>	22
Echauffements de boîtes à huile ...	<b>2.3.3.3</b>	36 à 41, Ann. VI
Echauffements. Remplacement de roues .....	<b>2.3.3.3</b>	39
Effectif du matériel à marchandises :		
Composition .....	<b>2.3.3.1</b>	1, Ann. I à IV
Documentation (tableaux de numérotation) .....	<b>2.3.3.1</b>	6, Ann. VI à VIII
Répartition entre les Ateliers Centraux .....	<b>2.3.3.9</b>	5, 6
Emplacement des marques .....	<b>2.3.3.1</b>	2
	<b>2.3.3.11</b>	—
Entretien des attelages par les postes de visite .....	<b>2.3.3.2</b>	1

	Fascicules	Articles
Entretien courant du matériel à marchandises :		
Liste des travaux à exécuter par les P. V. ....	2.3.3.2	1, Ann. I
Endroits où les travaux doivent s'effectuer .....	2.3.3.2	3, Ann. I
Entretien du matériel à marchandises :		
Marques .....	2.3.3.11	2
Travaux dans les ateliers de wagons .....	2.3.3.8	1, Ann. I
Wagons Ferry-Boats .....	2.3.3.6	1
Wagons de particuliers .....	2.3.3.6	6
Etablissement de la situation journalière du matériel à marchandises avarié .....	2.3.3.7	—
Etiquettes d'avaries :		
Aposition .....	2.3.3.3	20
Modèle .....	2.3.3.3	5
Rédaction .....	2.3.3.3	19, Ann. V
Règles d'emploi .....	2.3.3.3	8 à 18 Ann. III
Etiquettes « Frein inutilisable » et « Conduite de frein hors d'usage »	2.3.3.3	7, 16, Ann. IV
<del>Etiquettes de lotissement sur le matériel à marchandises avarié .....</del>	<del>2.3.3.4</del>	<del>2</del>
Expédition du matériel à marchandises vers les garages .....	2.3.3.13	4
Factures pour avaries à charge de tiers .....	2.3.3.3	46
Fiche d'information .....	2.3.3.7	7

## 2.3.3.

Page 6.

	Fascicules	Articles
Garages de wagons .....	<b>2.3.3.1</b>	4
	<b>2.3.3.13</b>	—
Graissage du matériel à marchandises. Marques .....	<b>2.3.3.11</b>	5
Graissage périodique du matériel à marchandises .....	<b>2.3.3.8</b>	3, Ann. III et IV
Graissage périodique des containers des wagons spéciaux .....	<b>2.3.3.6</b>	27
Grande réparation du matériel à marchandises .....	<b>2.3.3.9</b>	1
Grande réparation du matériel à marchandises. Marques .....	<b>2.3.3.11</b>	8
Immobilisation du matériel à marchandises .....	<b>2.3.3.1</b>	5
Immobilisation du matériel à marchandises pour avaries. Situation journalière .....	<b>2.3.3.7</b>	—
Information à donner en cas d'avaries aux wagons de particuliers .....	<b>2.3.3.6</b>	9, 25
Instruction des avaries et irrégularités .....	<b>2.3.3.3</b>	21 à 26
Irrégularités au matériel à marchandises :		
Définition .....	<b>2.3.3.3</b>	1
Etiquettes .....	<b>2.3.3.3</b>	5
Instruction .....	<b>2.3.3.3</b>	21 à 26
Justifiant le rebut .....	<b>2.3.3.3</b>	2, Ann. I
Ne justifiant pas le rebut .....	<b>2.3.3.3</b>	4, Ann. II
Lavage des wagons peints en blanc	<b>2.3.3.8</b>	7
Levage du matériel à marchandises	<b>2.3.3.8</b>	1, Ann. VI

	Fascicules	Articles
Levage du matériel à marchandises :		
Marques .....	2.3.3.11	7
Limites d'usure des fusées des trains de roues de wagons .....	2.3.3.8	Ann. VI
Liste des ateliers de wagons .....	2.3.3.8	Ann. I
Listes des services chargés d'assurer la réparation des véhicules avariés	2.3.3.4	3
Location de trains de roues .....	2.3.3.6	23
Marques des accessoires amovibles ..	2.3.3.5	2
Marques du matériel à marchandises	2.3.3.1	2, Ann. II
Marques sur le matériel à marchan- dises :		
Entretien .....	2.3.3.11	1, 2 - 1 <sup>bis</sup>
Graissage .....	2.3.3.11	2 <sup>bis</sup> - 2 <sup>ter</sup> 3, 5, 6, 11
Graissage des bogies .....	2.3.3.11	12
Grande réparation .....	2.3.3.11	8
Levage partiel .....	2.3.3.11	7
Moyenne réparation .....	2.3.3.11	8
Peinture intercalaire	2.3.3.11	9
<i>Réparation d'une boîte chauffante</i> 2.3.3.3		4 <sup>bis</sup>
Réparation et entretien des impé- riales .....	2.3.3.11	10
Révision .....	2.3.3.11	3, 4, 6
Matériel à marchandises :		
Avaries et irrégularités .....	2.3.3.3	1
Composition de l'effectif .....	2.3.3.1	1, Ann. I à IV
Entretien courant .....	2.3.3.2	—
Entretien ordinaire .....	2.3.3.8	2, Ann. II
Etiquettes d'avaries .....	2.3.3.3	5, 6, 7
Fiche d'information .....	2.3.3.7	7

## 2.3.3.

Page 8.

	Fascicules	Articles
Graissage périodique .....	<b>2.3.3.8</b>	3, Ann. III, IV
Graissage périodique des bogies ..	<b>2.3.3.8</b>	Ann. II
Grande réparation .....	<b>2.3.3.9</b>	1
Immobilisation .....	<b>2.3.3.1</b>	5
Lavage des wagons peints en blanc	<b>2.3.3.8</b>	7
Levage .....	<b>2.3.3.8</b>	1, Ann. VI
Marques .....	<b>2.3.3.1</b>	2
Marques relatives aux travaux ...	<b>2.3.3.11</b>	—
Moyenne réparation .....	<b>2.3.3.8</b>	5
	<b>2.3.3.9</b>	7
Peinture des wagons peints en blanc	<b>2.3.3.8</b>	7
Peinture intercalaire .....	<b>2.3.3.8</b>	6
Rebut pour avaries .....	<b>2.3.3.3</b>	1
Révision périodique .....	<b>2.3.3.8</b>	4
Utilisation .....	<b>2.3.3.1</b>	3 à 5
Mise en queue de train de véhicules avariés .....	<b>2.3.3.4</b>	16 à 19
Moyenne réparation du matériel à marchandises :		
Marques .....	<b>2.3.3.11</b>	8
Travaux dans les ateliers centraux	<b>2.3.3.9</b>	7, Ann. II
Travaux dans les ateliers de wagons	<b>2.3.3.8</b>	5, Ann. VIII
Nomination d'experts en référé .....	<b>2.3.3.3</b>	52, Ann. IX
Obligations des gares (matériel à marchandises rebuté) .....	<b>2.3.3.3</b>	27 à 32
Peinture intercalaire des wagons et des fourgons .....	<b>2.3.3.8</b>	6

	Fascicules	Articles
Peinture intercalaire des wagons et des fourgons. — Marques .....	<b>2.3.3.11</b>	9
Peinture des wagons peints en blanc	<b>2.3.3.8</b>	7
Pièces tombées de wagons .....	<b>2.3.3.3</b>	42, 43, Ann. VII
Pièces de rechange pour réparation de wagons P. ....	<b>2.3.3.6</b>	23
Pièces de rechange dont doivent disposer les postes de visite .....	<b>2.3.3.2</b>	2
Postes de visite. Pièces de rechange	<b>2.3.3.2</b>	2
Postes de visite. Travaux d'entretien courant .....	<b>2.3.3.2</b>	—
Procès-verbal d'avaries à charge de tiers .....	<b>2.3.3.3</b>	44
Programme annuel des ateliers centraux des wagons .....	<b>2.3.3.12</b>	1
Protection du travail aux wagons :		
Travaux à exécuter sur voie spéciale de réparation .....	<b>2.3.3.2</b>	4
Travaux à exécuter sur une autre voie .....	<b>2.3.3.2</b>	4
Ranchers amovibles. Avaries et manquants .....	<b>2.3.3.5</b>	8
Rebut des véhicules à marchandises avariés :		
Définition .....	<b>2.3.3.3</b>	1
Étiquettes .....	<b>2.3.3.3</b>	5, 6, 7
Motifs .....	<b>2.3.3.3</b>	2, Ann. I
Obligation de rebuter .....	<b>2.3.3.3</b>	3
Obligations des gares .....	<b>2.3.3.3</b>	27 à 32



## 2.3.3.

Page 10.

	Fascicules	Articles
Wagons Ferry-Boats .....	2.3.3.6	1
Wagons de particuliers .....	2.3.3.6	7
Rédaction des étiquettes d'avaries ...	2.3.3.3	19
Registre M. 688 .....	2.3.3.3	22
Règles d'acheminement du matériel à marchandises avarié .....	2.3.3.4	1 à 7
Remise en place des accessoires amo- vibles .....	2.3.3.5	3
Renouvellement d'impériale. Marques	2.3.3.11	10
Réparation du matériel à marchan- dises :		
Travaux dans les ateliers centraux	2.3.3.9	—
Travaux dans les ateliers de wa- gons .....	2.3.3.8	—
<i>Véhicules de la voie, utilitaires, communs</i> <i>locaux fixes</i>	2.3.3.10	5
Wagons à réparer par priorité ...	2.3.3.10	1
<i>Wagons utilisés pour le transport de gazoil</i>	2.3.3.10	
Wagons de particuliers .....	2.3.3.6	7 à 25
Wagons des services V et E.S. ...	2.3.3.10	3
Wagons Ferry-Boats .....	2.3.3.6	1
Wagons-grues .....	2.3.3.10	4
Wagons-trémies des mélangeurs ...	2.3.3.10	2
Wagons spéciaux .....	2.3.3.10	—
Répartition entre les ateliers cen- traux de l'effectif du matériel à marchandises .....	2.3.3.9	5, 6
Rérailleurs .....	2.3.3.3	35
Responsabilité pour les avaries sur- venant aux wagons Ferry-Boats ...	2.3.3.6	1
Responsabilité pour les avaries sur- venant aux wagons de particuliers	2.3.3.6	7, 8, Ann. IV



	Fascicules	Articles
Révision du matériel à marchandises. Marques .....	<b>2.3.3.11</b>	4
Révision périodique du matériel à marchandises .....	<b>2.3.3.8</b>	4, Ann. III, V
Signes conventionnels pour acces- soires amovibles .....	<b>2.3.3.5</b>	2, Ann. I
Signes conventionnels sur le matériel à marchandises .....	<b>2.3.3.1</b>	2, Ann. V
Situation journalière du matériel à marchandises avarié .....	<b>2.3.3.7</b>	8
Sorties du matériel à marchandises des garages .....	<b>2.3.3.13</b>	5
Tableaux de numérotation du maté- riel à marchandises .....	<b>2.3.3.1</b>	6, Ann. VI à VIII
Trains de roues du matériel à mar- chandises .....	<b>2.3.3.8</b>	Ann. VI
Trains de roues. Location .....	<b>2.3.3.6</b>	23
Transbordement (échauffements de boîte à huile) .....	<b>2.3.3.3</b>	38
Transferts des véhicules avariés .....	<b>2.3.3.4</b>	12 à 15
Transports en service (utilisation des wagons) .....	<b>2.3.3.1</b>	3
Travaux dans les ateliers centraux au matériel à marchandises .....	<b>2.3.3.9</b>	—
Travaux dans les ateliers de wagons au matériel à marchandises .....	<b>2.3.3.8</b>	—

## 2.3.3.

Page 12.

	Fascicules	Articles
Travaux d'entretien à exécuter par les postes de visite .....	2.3.3.2	1, Ann. I
Utilisation du matériel à marchandises .....	2.3.3.1	3 à 5
Véhicules à marchandises avariés :		
Acheminement .....	2.3.3.4	—
Consigne d'échange .....	2.3.3.4	8 à 11
Règles d'acheminement .....	2.3.3.4	1 à 7
Transferts .....	2.3.3.4	12 à 15
Mise en queue de train .....	2.3.3.4	16 à 19
Wagons anglais utilisés au trafic par Ferry-Boats .....	2.3.3.6	3
Wagons avariés :		
Etiquettes .....	2.3.3.3	5
Immobilisation .....	2.3.3.7	—
Situation journalière .....	2.3.3.7	—
Wagons-containers .....	2.3.3.6 2.3.3.10	26 1
Wagons Ferry-Boats. Définition .....	2.3.3.1	1, Ann. II
Wagons Ferry-Boats appartenant à la Société Nationale :		
Echange .....	2.3.3.6	1
Entretien et réparation .....	2.3.3.6	1
Rebut .....	2.3.3.6	1
Responsabilité pour les avaries ...	2.3.3.6	1
Wagons Ferry-Boats des réseaux étrangers continentaux .....	2.3.3.6	2
Wagons-grues. Réparation .....	2.3.3.10	4

	Fascicules	Articles
Wagons de particuliers. Définition ...	<b>2.3.3.1</b>	1, Ann. III
Wagons de particuliers (wagons P) agrés par la Société :		
Agréation .....	<b>2.3.3.6</b>	4, 5
Avaries .....	<b>2.3.3.6</b>	7 à 25
Dossiers d'avaries .....	<b>2.3.3.6</b>	22
Entretien .....	<b>2.3.3.6</b>	6, Ann. II, III
Information à donner .....	<b>2.3.3.6</b>	9, 25
Litiges pour avaries .....	<b>2.3.3.6</b>	22
Pièces de rechange .....	<b>2.3.3.6</b>	23
Rebut .....	<b>2.3.3.6</b>	7
Réparation .....	<b>2.3.3.6</b>	7 à 25
Responsabilité pour les avaries ...	<b>2.3.3.6</b>	7, 8, Ann. IV
Wagons à réparer par priorité .....	<b>2.3.3.10</b>	1
Wagons du service commercial. Définition .....	<b>2.3.3.1</b>	1, Ann. I
Wagons de service. Définition .....	<b>2.3.3.1</b>	1, Ann. IV
Wagons des services V et E.S. Réparation .....	<b>2.3.3.10</b>	3
Wagons-trémies des mélangeurs. Réparation .....	<b>2.3.3.10</b>	2
Wagons. Utilisation aux transports en service .....	<b>2.3.3.1</b>	3



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES



**REGLEMENT GENERAL**  
**DU**  
**Service du Matériel et des Achats.**

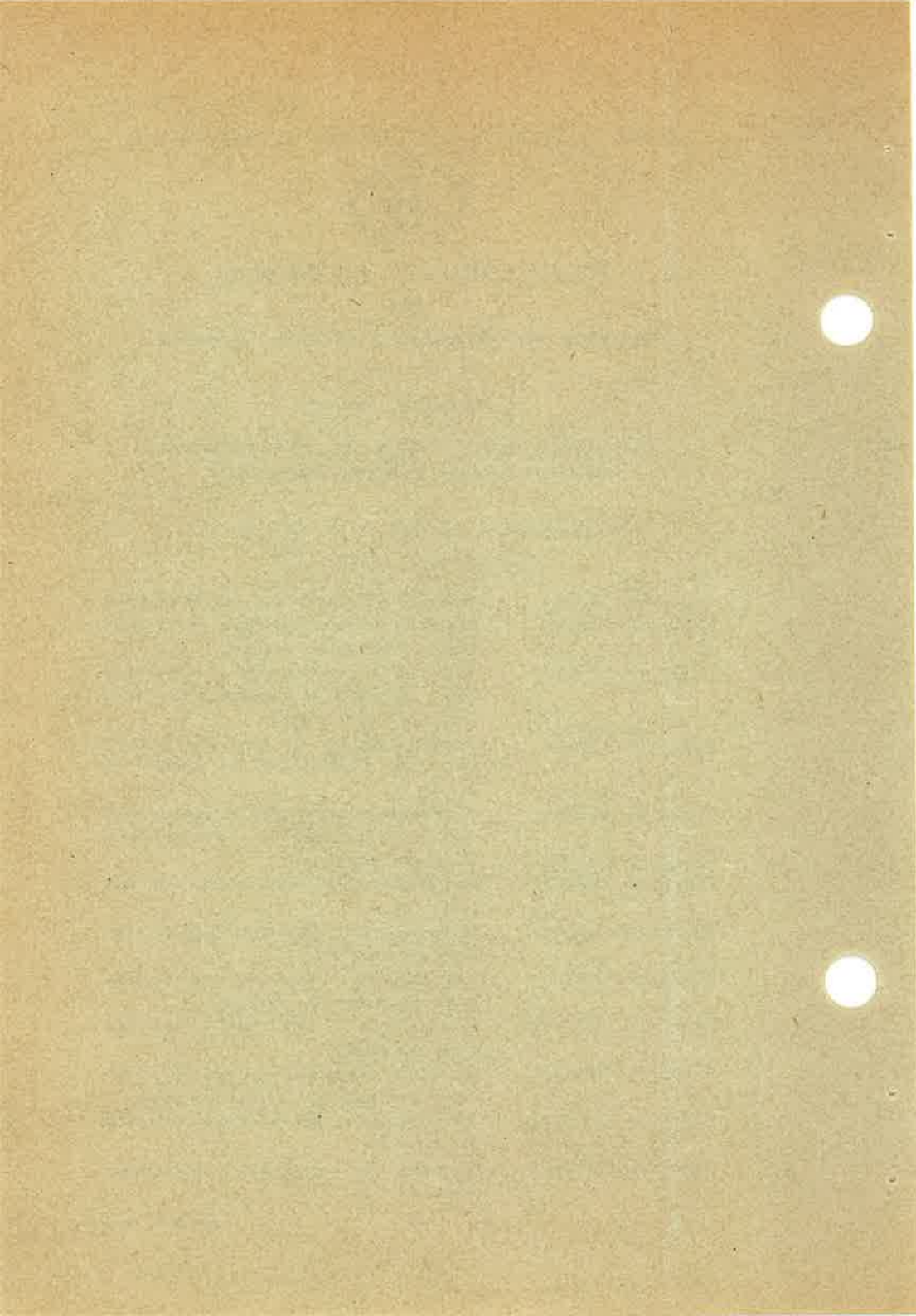
**LIVRET 2.3.3.**

**EFFECTIF, ENTRETIEN ET REPARATION**  
**DU MATERIEL A MARCHANDISES.**

**Fascicules 2.3.3.1 à 2.3.3.13**

**SOMMAIRE GENERAL.**

- Fascicule 2.3.3.1 — Effectif du matériel à marchandises.  
Fascicule 2.3.3.2 — Matériel à marchandises en circulation : Entretien courant.  
Fascicule 2.3.3.3 — Matériel à marchandises en circulation : Avaries et irrégularités. Incidents d'exploitation.  
Fascicule 2.3.3.4 — Acheminement du matériel avarié vers les ateliers et les postes de visite.  
Fascicule 2.3.3.5 — Accessoires amovibles et pièces assimilées du matériel à marchandises.  
Fascicule 2.3.3.6 — Wagons spéciaux.  
Fascicule 2.3.3.7 — Immobilisation pour avaries du matériel.  
Fascicule 2.3.3.8 — Réparation. — Travaux dans les ateliers de wagons.  
Fascicule 2.3.3.9 — Réparation. — Travaux dans les ateliers centraux de wagons.  
Fascicule 2.3.3.10 — Réparation. — Réparation des wagons spéciaux.  
Fascicule 2.3.3.11 — Marques relatives aux travaux exécutés au matériel à marchandises.  
Fascicule 2.3.3.12 — Alimentation des ateliers centraux de wagons.  
Fascicule 2.3.3.13 — Garages du matériel à marchandises.



voir ann 22M de 1965

## 2.3.3.

Table des matières.

Page 1.

### LIVRET 2.3.3.

#### Effectif, entretien et réparation du matériel à marchandises.

#### Fascicules 2.3.3.1 à 2.3.3.13

#### Table des Matières.

##### FASCICULE 2.3.3.1. — EFFECTIF DU MATERIEL A MARCHAN- DISES.

- A. — Composition du matériel à marchandises .....
- B. — Marques .....
- C. — Utilisation.
  - Véhicules en circulation .....
  - Wagons en garage .....
  - Wagons immobilisés .....
- D. — Documentation.
  - Tableaux de numérotation du matériel .....
  - Tableau de numérotation des wagons plats de grande longueur .....
  - Liste des numéros des véhicules de chaque type comptable .....
  - Tableau de répartition des véhicules par types comptables .....

Articles	Annexes ou formulaires
1	I à IV
2	V
3	
4	
5	
6	VI, VII
6	VIII
6	
6	

##### FASCICULE 2.3.3.2. — ENTRE- TIEN COURANT DU MATE- RIEL A MARCHANDISES EN CIRCULATION.

- A. — Nature des travaux à exécuter par les postes de visite .....



### 2.3.3.

Table des matières.

Page 2.

	Articles	Annexes ou formulaires
<b>B. — Pièces de rechange dont doivent disposer les postes de visite .....</b>	2	
<b>C. — Lieu d'exécution des travaux à effectuer par les postes de visite .....</b>	3	
<b>D. — Protection du travail.</b>		
— Sur la voie spéciale de réparation .....	4	
— Sur une voie non réservée à la réparation .....	4	
<b>FASCICULE 2.3.3.3. — MATERIEL A MARCHANDISES EN CIRCULATION. AVARIES ET IRREGULARITES. INCIDENTS D'EXPLOITATION.</b>		
<b>I. — Avaries et irrégularités en général.</b>		
<b>A. Définitions .....</b>	1	
<b>B. Rebut des véhicules.</b>		
— Etat des véhicules justifiant le rebut .....	2	I
— Obligation du rebut .....	3	
— Rebut abusif .....	4	II
<b>C. Etiquettes à utiliser pour le rebut des véhicules en service intérieur.</b>		
— Etiquettes d'avaries .....	5	M 638
— Bulletins de constat .....	6	M 667
— Etiquettes « frein inutilisable » et « conduite de frein hors d'usage » .....	7	M 639 M 639bis



	Articles	Annexes ou formulaires
<b>D. Règles d'emploi des étiquettes.</b>		
— Choix des étiquettes .....	8	
— Véhicules vides .....	9	III
— Wagons chargés .....	10	
— Wagons vides porteurs de bulletins de constat .....	11	
— Wagons de particuliers ...	12	
— Wagons étrangers .....	13	
— Wagons belges rentrant de l'étranger .....	14	
— Wagons déjà rebutés dans les trains à l'arrivée .....	15	
— Avaries au frein .....	16	IV
— Cas spéciaux d'emploi du bulletin de constat (accessoires amovibles, boyaux de frein, caisses de wagons souillées par le chaulage de la marchandise, bâches) ...	17	
<b>E. Règles spéciales à appliquer dans les gares sans poste de visite .....</b>	18	
<b>F. Rédaction des étiquettes d'avaries et bulletins de constat .....</b>	19	V
<b>G. Apposition des étiquettes</b>	20	
<b>H. Instruction des avaries et irrégularités.</b>		
— Obligation d'instruire tout cas d'avarie .....	21	
— Information à donner à la gare par le visiteur ayant constaté une avarie .....	22	

### 2.3.3.

Table des matières.

Page 4.

	Articles	Annexes ou formulaires
— Enquête à faire par le chef de gare .....	23	
— Envoi au groupe M des étiquettes et bulletins de constat remis à la gare par les visiteurs .....	24	
— Envoi au groupe M des étiquettes et bulletins de constat dressés par les gares dépourvues de visiteurs ...	25	
— Vérification des étiquettes et instruction par le groupe	26	
<b>I. Obligations des gares.</b>		
— Retrait de la circulation des véhicules rebutés .....	27	
— Interdiction d'enlever les étiquettes d'avaries et bulletins de constat ou d'utiliser un véhicule porteur de ces documents .....	28	
— Interdiction de tolérer le rechargement, par les raccordés, d'un véhicule porteur d'un bulletin de constat .....	29	
— Transbordement des véhicules sous charge ne pouvant rouler jusqu'à destination .....	30	
— Réparation sur place, dans les gares intermédiaires, des véhicules rebutés par étiquette rouge M 638 C ...	31	

	Articles	Annexes ou formulaire
— Interdiction d'ajouter à un train, un véhicule avarié non revêtu d'étiquette ou bulletin de constat .....	32	
<b>II. — Cas spéciaux d'avaries et d'irrégularités.</b>		
<b>A. Accidents .....</b>	33	
<b>B. Bris de bandages, d'essieux, de roues, d'attelages, etc. ..</b>	34	
<b>C. Déraillements et chocs violents .....</b>	35	
<b>D. Echauffements de boîtes à huile.</b>		
— Obligation du retrait à la première gare de passage de tout véhicule ayant une boîte chauffante .....	36	
— Recherche de la cause d'échauffement .....	37	
— Cas de transbordement obligatoire des véhicules ayant une boîte chauffante	38	
— Réparation provisoire et interdiction de réparation définitive, par les postes de visite, des véhicules ayant chauffé .....	39	M 389, VI
— Renseignements que doit comporter l'étiquette d'avaries utilisée pour le transfert à l'atelier, d'un véhicule ayant chauffé .....	40	

### 2.3.3.

Table des matières.

Page 6.

	Articles	Annexes ou formulaires
— Instruction des cas d'échauffements - Informations à adresser à la Direction M.A. ....	41	M 386 M 389
<i>Marque à apposer.</i>	<i>41 bis</i>	
<b>E. Pièces tombées de wagons.</b>		
— Services devant recueillir les pièces tombées de wagons .....	42	
— Destination à donner aux pièces provenant des wagons .....	43	VII
<b>F. Avaries et dégradations occasionnées par des personnes étrangères à la Société.</b>		
— Constatation .....	44	M 641
— Dégâts causés volontairement .....	45	
— Avaries acceptées par le tiers responsable .....	46	
— Avaries à charge de tiers assurés .....	47	VIII
— Avaries non acceptées par le tiers .....	48	
— Avaries aux boyaux de frein .....	49	
— Avaries causées par des étrangers .....	50	
— Comptabilisation des indemnités .....	51	
— Avaries occasionnées au cours de transport par la nature du chargement .....	52	IX

	Articles	Annexes ou formulaire
— Dégradations causées par le chaulage de la marchandise .....	53	
<b>FASCICULE 2.3.3.4. — ACHEMINEMENT DU MATERIEL A MARCHANDISES AVARIE.</b>		
<b>A. — Règles d'acheminement.</b>		
— Destination à donner aux véhicules rebutés .....	1, 3, 5	
— Responsabilité de l'envoi en réparation d'un véhicule rebuté .....	2	
— Formalités à remplir par le visiteur pour l'envoi en réparation d'un véhicule rebuté ...	1, 2	
— Etablissement des listes des services chargés d'assurer la réparation des véhicules avariés .....	3, 4	
— Destination à donner aux véhicules à acheminer en queue de train .....	3	
— Obligation de se conformer aux indications des listes ....	6	
— Formalité à remplir par le service réparateur destinataire, à la réception des véhicules avariés .....	7	
<b>B. — Echange des véhicules entre la gare et l'atelier ou le poste de visite.</b>		
— Etablissement de la consigne d'échange .....	8	

### 2.3.3.

Table des matières.

Page 8.

	Articles	Annexes ou formulaires
— Document (DC 1888) à créer pour l'échange entre gare et atelier réparateur .....	9	
— Refus par l'atelier réparateur des véhicules qui lui parviennent abusivement .....	10	
— Création d'un DC 1888 particulier pour l'échange de véhicules non avariés .....	11	
<b>C. — Transferts de véhicules avariés.</b>		
— Transfert d'un poste de visite à un atelier de ligne .....	12	
— Transfert d'un atelier de ligne à un autre atelier de ligne ...	13	
— Transfert d'un atelier de ligne à un atelier central .....	14	
— Procédure à suivre pour le transfert, d'une gare intermédiaire au service réparateur, d'un véhicule sous charge réparé provisoirement et dont on veut éviter le transbordement .....	15	
<b>D. — Mise en queue de train.</b>		
— Véhicule ayant des avaries telles que l'accouplement régulier n'est possible que d'un côté .....	16	M 2655
— Véhicule dont la conduite du frein est avariée .....	17	
— Véhicule à mettre en queue d'un train de nuit .....	18	
— Prescriptions communes à observer pour la mise en queue de véhicules avariés .....	19	



### 2.3.3.

Table des matières.

Page 10

#### B. — Wagons de particuliers.

- Agréation pour circulation générale .....
- Agréation pour circulation locale .....
- Entretien .....

#### — Avaries et irrégularités.

- Généralités .....
- Informations à donner .....

Traitement du wagon .....

Constatations à faire .....

Dossiers d'avaries et litiges .

Pièces de rechange .....

Wagons P agréés par une administration étrangère ..

Wagons à minerai appartenant aux usines sidérurgiques belges .....

#### C. — Wagons-containers. ....

#### FASCICULE 2.3.3.7. — IMMOBILISATION POUR AVARIES DU MATERIEL.

#### Etablissement de la situation journalière.

- Généralités .....
- Annonce des rebuts .....
- Relevé des sorties .....
- Relevé Sp. 25/M.A. 23-32 .....
- Fiche d'information .....
- Situation journalière .....

Articles	Annexes ou formulaires
4	
5	I
6	M 653, II, III
7, 8	IV
9	
10 à 14	
15 à 21	
22	
23	
24	
25	V
26, 27	



	Articles	Annexes ou formulaires
<b>FASCICULE 2.3.3.8. — REPARATION DU MATERIEL A MARCHANDISES. — TRAVAUX DANS LES ATELIERS DE WAGONS.</b>		
A. — Généralités .....	1	I, VI, VII
B. — Entretien ordinaire .....	2	II
C. — Graissage périodique .....	3	III, IV
D. — Révision .....	4	III, V
E. — Moyenne réparation .....	5	VIII
F. — Peinture intercalaire des véhicules peints en rouge .....	6	
G. — Lavage et peinture des wagons peints en blanc .....	7	
<b>FASCICULE 2.3.3.9. — REPARATION DU MATERIEL A MARCHANDISES. — TRAVAUX DANS LES ATELIERS CENTRAUX.</b>		
A. — Grande réparation .....	1 à 6	
B. — Moyenne réparation .....	7	
<b>FASCICULE 2.3.3.10. — REPARATION DES WAGONS SPECIAUX.</b>		
A. — Wagons à réparer par priorité .....	1	
B. — Wagons-trémies des mélangeurs .....	2	
C. — Wagons des services V et E.S. ....	3	
D. — Wagons-grues .....	4	
E. — <i>Véhicules déclassés utilisés comme locaux fixes</i> .....	5	
F. — <i>Wagons-citernes pour transport de gasoil.</i> .....	6	



## LIVRET 2.3.3.

**Matériel à marchandises**  
**(Effectif, visite, entretien et réparation)**

## Fascicule 2.3.3.1.

## Table des matières.

FASCICULE 2.3.3.1 — EFFECTIF, MARQUES ET UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.	Numéros	Annexes ou modèles
1. Composition du parc du matériel à marchandises ... ..	1	
2. Marques et inscriptions ... ..	2	1
3. Utilisation du matériel à marchan- dises ... ..	3	
— Véhicules en circulation ... ..	3.1	
— Garages X ... ..	3.2	
— Matériel à marchandises immo- bilisé ... ..	3.3	
— Garages RE ... ..	3.3.1	
— Garages CR ... ..	3.3.2	
— Véhicules tenus à la dispo- sition du bureau 23-32 ...	3.3.3	
4. Documentation ... ..	4	



**2.3.3.1.****Parc, marques et utilisation  
du matériel à marchandises.**

---

**1. COMPOSITION DU PARC DU MATERIEL A MARCHANDISES.**

Le matériel à marchandises comprend :

- les **wagons du service commercial**, servant au transport des marchandises remises à l'expédition par les clients du chemin de fer; ils comportent notamment les catégories suivantes : les wagons couverts, les wagons tombereaux, les wagons plats, les wagons adaptés à certains trafics caractéristiques;
- les « **wagons F.B.** » qui sont affectés au trafic sans transbordement entre le Continent et la Grande-Bretagne, via Zeebrugge, à l'intervention de la S.A. Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, et qui comportent des wagons couverts, des wagons plats, des wagons tombereaux et des wagons réfrigérants. Ils s'inscrivent dans le gabarit anglais.
- les **wagons de particuliers** immatriculés par la S.N.C.B. au nom d'un particulier (personne ou société), dénommé titulaire. Il s'agit de wagons adaptés à certains trafics caractéristiques ou de type courant, appartenant à des personnes ou firmes privées ou donnés en location par la S.N.C.B. à des particuliers;
- les **wagons de service** affectés au service propre des ateliers, centres de réparation ou d'entretien, dépôts, gares, etc.

## 2.3.3.1

Page 2.

Ils comprennent notamment :

Au **Service M.A.** (1), les wagons pour transport d'approvisionnements, des wagons-trémies, des wagons-citernes, les wagons allonge de grue, les wagons de secours, etc.;

Aux **Services V. et E.S.**, les wagons pour transport de ballast, les wagons pour transport de rails, les wagons étalons, les wagons-ateliers, etc.;

Au **Service E.**, les wagons allonge de grue de gare, les wagons pour transport d'immondices, etc.;

— les **fourgons** pour trains de marchandises.

## 2. MARQUES ET INSCRIPTIONS.

Les wagons et fourgons portent les marques spécifiées par des plans spéciaux publiés par la Direction du Matériel et des Achats (Service 25), plans qui donnent pour chaque type de véhicule, la liste des marques, leur emplacement, leur forme et leurs dimensions.

La plupart de ces marques sont des signes conventionnels adoptés par « l'Union Internationale des wagons » et qui doivent être apposés sur les véhicules en vertu des règlements internationaux. La signification de ces signes est donnée à l'annexe I.

Les marques doivent être rigoureusement conformes au modèle prescrit. Elles ne peuvent être apposées qu'au moyens de poncifs ou d'autres procédés donnant des résultats analogues.

Le service qui renouvelle ou qui repeint une partie de wagon ou fourgon sur laquelle se trouvait une marque ou inscription prévue par les instructions, doit avoir soin de rétablir cette inscription à l'emplacement prescrit.

---

(1) Il existe également des wagons de service intérieur de charbonnages et de carrières, inventoriés par le bureau F. 42-12.

**3. UTILISATION DU MATERIEL A MARCHANDISES.**

Les wagons et fourgons sont :

- en circulation;
- en garage X;
- immobilisés.

**3.1. Véhicules en circulation.**

Les wagons du service commercial, les wagons F.B. et les fourgons sont à la disposition du Service de l'Exploitation, qui les répartit entre les gares selon les besoins du trafic.

Les wagons de particuliers sont à la disposition de leur titulaire ou d'un locataire (voir n° 2.3.3.6).

Les wagons de service sont à la disposition du service au nom duquel ils sont marqués. Il ne peut être fait usage de wagons du service commercial pour les transports de service que s'il est impossible de disposer de wagons de service.

Dans ce cas on se servira de préférence de la catégorie de wagons dont le Service de l'Exploitation dispose le plus aisément à cette époque.

**3.2. Garages X.**

Les wagons en surabondance sont retirés provisoirement du service et placés dans des garages « X » par les soins et sous le contrôle exclusif du bureau 23-32 de la Direction M.A.

La Direction de l'Exploitation signale à la Direction du Matériel et des Achats, bureau 23-32, le nombre de wagons, par catégorie, en surabondance à garer ainsi que les gares où ces véhicules en surabondance doivent être garés (garages X).

Le bureau 23-32 détermine les conditions de construction et d'entretien que doivent réunir les wagons à garer. Il donne des instructions aux agents désignés pour effectuer l'envoi en garage (agents de surveillance du bureau 23-32.

## 2.3.3.1

Page 4.

Ces agents examinent les wagons, les recherchent s'ils n'ont pas été préalablement retenus, apposent la lettre X à la couleur blanche, sur le coin inférieur de droite des panneaux longitudinaux de caisse des véhicules réunissant les conditions voulues et les font expédier vers les garages désignés.

La sortie d'un véhicule du garage X ne peut avoir lieu que sur ordre du bureau 23-32 de la Direction M.A. Avant de sortir d'un garage X, le wagon doit être visité spécialement par un visiteur, à faire venir du poste de visite le plus proche.

### 3.3. Matériel à marchandises immobilisé.

L'immobilisation comprend les wagons en mauvais état (à réparer ou à soumettre à la « Commission de Révision ») et ceux tenus à la disposition de la Direction M.A. (bureau 23-32).

Les wagons en mauvais état sont :

- ou bien réparés par un chantier de réparation rapide (C.R.R.) ou par un centre d'entretien courant de wagons (C.HW) ;
- ou bien mis en garage, à l'intervention de la Direction M.A., en attendant d'être appelés pour réparation (garages RE) ou d'être retirés définitivement du service (garages CR) ;
- ou bien tenus à la disposition de la Direction M.A., bureau 23-32.

#### 3.3.1. Garages RE.

Ces garages comprennent les wagons devant passer en atelier pour y subir une « remise en état » (RE) ].

#### 3.3.2. Garages CR.

Les wagons à retirer définitivement du service sont envoyés, à l'intervention des agents de surveillance du bureau 23-32 de la Direction M.A., en garage CR où ils sont tenus à la disposition de la Commission de Révision.



**3.3.3. Véhicules tenus à la disposition du bureau 23-32.**

Il s'agit de véhicules spécialement recherchés. Le cas échéant le bureau 23-32 publie une circulaire énonçant les modalités d'application.

**4 DOCUMENTATION.**

La Direction du Matériel et des Achats (bureau 23-32) publie des tableaux de numérotation du matériel à marchandises [ces tableaux indiquent également le type, les charges, la catégorie, etc., par série de wagons et de fourgons.



## Marques et inscriptions.

### Remarque préalable.

Selon la numérotation unifiée prescrite par l'U.I.C. (1) chaque véhicule reçoit un numéro composé de 12 chiffres répartis en quatre groupes disposés comme suit :

sur la partie gauche de la caisse	{	00 .....	1 <sup>er</sup> groupe	{	suivis d'une marque en clair (voir nos 2)
		00 .....	2 <sup>e</sup> groupe		
		000 0 000 - 0			
		} 3 <sup>e</sup> groupe (voir n° 1.2)	} 4 <sup>e</sup> groupe (voir n° 1.2)		

ou

sur la haussette de gauche des wagons plats ou sur la partie gauche des longerons des wagons plats sans haussettes	{	00	00	000 0 000	- 0
		} 1 <sup>e</sup> groupe	} 2 <sup>e</sup> groupe	} 3 <sup>e</sup> groupe	} 4 <sup>e</sup> groupe

Le marquage précité est complété par un marquage « lettres » désignant les séries de véhicules possédant des caractéristiques d'exploitation identiques. La désignation d'une série se compose d'une lettre majuscule caractérisant la catégorie, éventuellement suivie d'une ou plusieurs lettres minuscules traduisant certaines caractéristiques plus précises (voir brochure « Numérotation U.I.C. des véhicules à marchandises »).

(1) Union Internationale des Chemins de fer.

## 2.3.3.1

Annexe 1.

Page 2.





### MATERIEL A MARCHANDISES — MARQUES ET INSCRIPTIONS

1.	MARQUES D'IDENTIFICATION.		
1.1.	88 (B) ou 88 (B)	Marque codifiée formant le 2 <sup>e</sup> groupe de la numérotation U.I.C. et indiquant que le wagon est propriété de la S.N.C.B. ou qu'il a été immatriculé par elle.	
1.2.	000 0 000 - 0	Troisième groupe de la numérotation U.I.C., dont les sept chiffres forment le numéro proprement dit du véhicule, suivi du quatrième et dernier groupe dont le seul chiffre constitue une chiffre d'auto-contrôle permettant de déceler les numéros erronés.	
1.3.	Type 0000 (1)	Type du véhicule (sur la partie supérieure droite de la caisse ou sur la partie droite des longerons des wagons plats sans hausses).	
1.4.	<table border="1"><tr><td>P</td></tr></table>	P	Signifie que le wagon est immatriculé au nom d'un particulier (s'inscrit à la suite du numéro du wagon).
P			

(1) Nombre de quatre chiffres, parfois suivi d'une lettre et d'un indice.

Août 1969.

**MATERIEL A MARCHANDISES —  
MARQUES ET INSCRIPTIONS**

2.	<b>MARQUES RELATIVES AUX CARACTERISTIQUES DE CONSTRUCTION ET D'UTILISATION.</b>	
2.1.	<b>CHASSIS ET SUPERSTRUCTURE.</b>	
2.1.1.		Placé sur les longerons, indique, en mètres, l'écartement des essieux extrêmes ou des pivots des bogies; placé sur les bogies, indique l'écartement des essieux extrêmes du bogie.
2.1.2.		Indique la longueur utile du plancher (sur la partie gauche).
2.1.3.		Indique la surface du plancher (sur la partie gauche).
2.1.4.		Indique la capacité des wagons-réservoirs, wagons-foudres etc., en litres, hectolitres ou mètres-cubes (sur la partie gauche).

## 2.3.3.1

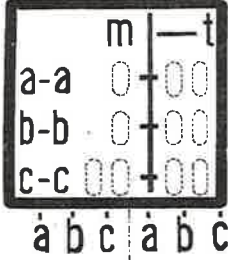
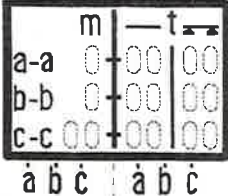



Annexe 1.

Page 4.

### MATERIEL A MARCHANDISES — MARQUES ET INSCRIPTIONS

2.2.	CHARGEMENT ET TARE.																			
2.2.1.	<div style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: 0 auto;"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>C</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> <p>ou</p> <table border="1" style="margin: 0 auto;"> <tr><td>A</td><td>B<sub>1</sub></td><td>B<sub>2</sub></td><td>C<sub>2</sub></td><td>C<sub>3</sub></td><td>C<sub>4</sub></td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> </div>	A	B	C				A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub>	C <sub>4</sub>							<p>En dessous des lettres A, B, C ou B<sub>1</sub>, B<sub>2</sub>, C<sub>2</sub>, C<sub>3</sub>, C<sub>4</sub> est inscrite la limite de charge que le wagon peut recevoir suivant que les lignes à parcourir sont classées en catégorie A, B<sub>1</sub>, B<sub>2</sub>, C<sub>2</sub>, C<sub>3</sub> ou C<sub>4</sub>, étant entendu que la charge sous B est admise sur les lignes des catégories B<sub>1</sub> et B<sub>2</sub> et la charge sous C sur les lignes des catégories C<sub>2</sub>, C<sub>3</sub> et C<sub>4</sub>.</p> <p>Cette marque se trouve sur la partie gauche de la caisse ou des longerons.</p>
A	B	C																		
A	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>2</sub>	C <sub>3</sub>	C <sub>4</sub>															
2.2.2.	<div style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: 0 auto;"> <tr><td> </td><td>A</td><td>B</td><td>C</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td>S</td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> </div>		A	B	C					S				<p>Le signe S indique que le wagon est apte à circuler dans des trains dont la vitesse maximale peut atteindre 100 km/h. Ce signe est réuni au signe 2.2.1 et dans les cases en regard de la lettre S se trouvent les limites de charge à respecter lorsque le wagon doit circuler dans des trains dont la vitesse peut atteindre 100 km/h.</p>						
	A	B	C																	
S																				
2.2.3.	<div style="text-align: center;"> <table border="1" style="margin: 0 auto;"> <tr><td> </td><td>A</td><td>B</td><td>C</td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td>S</td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td>SS</td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </table> </div>		A	B	C					S				SS				<p>Le signe SS indique que le wagon est apte à circuler dans des trains dont la vitesse maximale peut atteindre 120 km/h. Ce signe est réuni au signe 2.2.1 et dans la case en regard des lettres SS se trouve la limite de charge à respecter lorsque le wagon doit circuler dans des trains dont la vitesse peut atteindre 120 km/h.</p>		
	A	B	C																	
S																				
SS																				

## MATÉRIEL A MARCHANDISES — MARQUES ET INSCRIPTIONS





2.2.4.		<p>Indique les limites de charges concentrées réparties sur trois longueurs différentes de surface d'appui. (Au milieu des longerons des wagons plats). Pour les wagons plats unifiés à bogies, voir n° 2.2.5. Repères sur les longerons, indiquant les longueurs correspondant à la marque ci-dessus.</p>
2.2.5.		<p>Indique les limites, pour trois longueurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— des charges concentrées réparties sur la longueur des surfaces d'appui (sous <u>      </u>);</li> <li>— des charges concentrées reposant sur deux appuis distants des longueurs indiquées (charges indiquées sous <u>▲      ▲</u>)</li> </ul> <p>(Au milieu des longerons des wagons plats unifiés à bogies). Repères sur les longerons, indiquant les longueurs correspondant à la marque ci-dessus.</p>
2.2.6.		<p>Indique la tare du wagon, en kilogrammes, aussi que, sur les wagons B, l'atelier et la date du tarage. (Sur la partie gauche).</p>
<del>2.2.7.</del>		<p><del>Sur les wagons B, indique en tonnes, la tare arrondie. (Sur la partie gauche).</del></p>
2.2.8.		<p>Signe militaire, inscrit devant le numéro du type, sur les longerons des wagons plats.</p>

## 2.3.3.1

Annexe 1.

Page 6.

### MATERIEL A MARCHANDISES — MARQUES ET INSCRIPTIONS

2.3.	MARQUES INTERNATIONALES D'UNIFICATION.	
2.3.1.		Indique que le wagon répond aux prescriptions internationales d'unification. (Voir n° 2.4.1.)
2.3.2.		Indique que le wagon est unifié et de modèle standard construit d'après les dessins de l'Office de Recherches et d'Essais (O.R.E.) de l'Union Internationale des Chemins de fer (U.I.C.) (Voir n° 2.4.1.).
2.3.3.		Signe porté par les pièces unifiées interchangeables.
2.4.	UTILISATION.	
2.4.1.		Indique que le wagon satisfait à toutes les prescriptions du R.I.V. (1) qui concernent la construction (2). (Sur la partie droite de la caisse ou du châssis).
2.4.2.	21 - RIV	Même signification que la marque précédente (2.4.1). Cette marque est le premier groupe de la numérotation U.I.C. (Voir remarque préalable).
2.4.3.	01 - RIV - EUROP	Même signification que la marque ci-dessus (2.4.2), mais indique en outre que le wagon est affecté au parc EUROP.


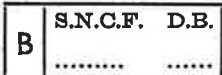
(1) Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international.

(2) Les fourgons pour trains de marchandises ne portent pas cette marque.

Août 1969.



**MATERIEL A MARCHANDISES —  
MARQUES ET INSCRIPTIONS**

2.4.4.	01 RIV - POOL	Même signification que la marque 2.4.2, mais indique en outre que le wagon est affecté au parc POOL.
2.4.5.	△	Indique que le véhicule doit être utilisé exclusivement pour le service intérieur et ne peut donc pas sortir du pays. (Voir toutefois 2.4.9). (Sur la partie droite de la caisse ou du châssis).
2.4.6.	20 — △ ou 20 △	Même signification que la marque précédente (2.4.5). C'est le premier groupe de la numérotation U.I.C. (Voir remarque préalable).
2.4.7.	30 — △ ou 30 △	Même signification que la marque 2.4.6, mais indique en outre qu'il s'agit d'un wagon de service.
2.4.8.		Indique que le wagon répond aux prescriptions voulues pour pouvoir circuler en Grande-Bretagne. (A gauche sur les parois latérales).
2.4.9.		Signifie que le wagon ne répond pas à toutes les prescriptions de construction du R.I.V., mais qu'il est admis à circuler sur les lignes des administrations dont le sigle figure dans le cartouche. (A droite sur les parois latérales).

## 2.3.3.1

Annexe 1.

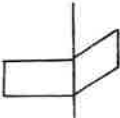
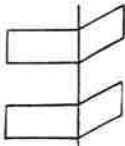
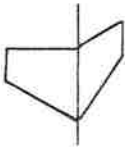
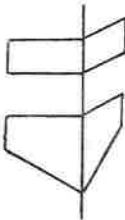
Page 8.

### MATERIEL A MARCHANDISES — MARQUES ET INSCRIPTIONS

2.4.10.	. E . F . G . H . I . K . L . R . S . O . T . U	<p>Caractéristiques d'exploitation exprimées par des lettres sous le numéro U.I.C. du wagon. (Voir remarque préalable).</p> <p>Wagon tombereau de type courant.</p> <p>Wagon tombereau de type spécial.</p> <p>Wagon couvert de type courant.</p> <p>Wagon couvert de type spécial.</p> <p>Wagon réfrigérant.</p> <p>Wagon plat à essieux, de type courant.</p> <p>Wagon plat à essieux, de type spécial.</p> <p>Wagon plat à bogies, de type courant.</p> <p>Wagon plat à bogies, de type spécial.</p> <p>Wagon mixte plat-tombereau de type courant à 2 essieux.</p> <p>Wagon à toit ouvrant.</p> <p>Autre wagon et notamment wagon spécial pour transport de produits liquides, gazeux ou pulvérulents ne rentrant pas dans les autres catégories.</p>
---------	--	---

Août 1969.

**MATERIEL A MARCHANDISES —  
MARQUES ET INSCRIPTIONS**

2.5.	FREINAGE.	
2.5.1.		Apposé aux angles du wagon, signifie que celui-ci possède : seulement une conduite blanche;
2.5.2.		un frein à air comprimé pour trains de marchandises admis en trafic international (1);
2.5.3.		Un frein à air comprimé pour trains de voyageurs qui peut être isolé de la conduite;*
2.5.4.		Un frein à air comprimé pour trains de marchandises admis en trafic international et qui est muni d'un dispositif de changement de régime marchandises-voyageurs.


(1) Sur les wagons dont le frein ne répond pas entièrement aux conditions du trafic international, les poids-freins sont encadrés de rouge; ces poids-freins ne peuvent être pris en considération en trafic international.

## 2.3.3.1

Annexe 1.

Page 10.

### MATERIEL A MARCHANDISES — MARQUES ET INSCRIPTIONS.

3.	MARQUES RELATIVES A L'ENTRETIEN.																																	
3.1.	<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 10%; text-align: center;">(1)</td> <td style="width: 20%; text-align: center; border: 1px solid black;">REV</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">(4)</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">1, 2, .....</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(2)</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black;">XX</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">(3)</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black;">00.0.00</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">ou</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black;">REV</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black;">XX</td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black;">00.0.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black;">4 REV</td> <td style="text-align: center;">(4)</td> <td style="text-align: center;">1, 2, .....</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black;">XX</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center; border: 1px solid black;">00.0.00</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	(1)	REV	(4)	1, 2, .....	(2)	XX			(3)	00.0.00			ou					REV	XX	00.0.00		4 REV	(4)	1, 2, .....		XX				00.0.00			<p>Signifie : révision (périodicité : 1 an pour les wagons SS, 3 ans pour les autres wagons). Cette marque est complétée par des indications concernant l'atelier qui a effectué la dernière révision (2° case) ainsi que la date de cette opération (3° case).</p> <p>Comme ci-dessus, mais avec périodicité de 4 ans.</p> <p>La marque de révision s'inscrit à droite sur les longerons.</p>
(1)	REV	(4)	1, 2, .....																															
(2)	XX																																	
(3)	00.0.00																																	
ou																																		
	REV	XX	00.0.00																															
	4 REV	(4)	1, 2, .....																															
	XX																																	
	00.0.00																																	
3.2.		<p>Echelle de graissage. Indique le délai de graissage et la marque du dernier graissage. Sur les wagons B le M est précédé du chiffre 3, ce qui signifie que le délai de graissage est de 3 mois. Cette marque ne se trouve pas sur les wagons équipés de boîtes à rouleaux. (A droite sur les parois latérales).</p>																																
3.3.	<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center; border: 1px solid black;">X</td> <td style="width: 80%; text-align: center; border: 1px solid black;">0.00.00</td> </tr> </table>	X	0.00.00	<p>Marque de graissage des parties frottantes des bogies; sur wagons B seulement. (Aposée sur les longerons, au-dessus du bogie de droite).</p>																														
X	0.00.00																																	

(1) Révision.

(2) Indice d'atelier.

(3) Date de l'opération.

(4) Indice définissant la nature ou le degré de la révision.

**MATERIEL A MARCHANDISES —  
MARQUES ET INSCRIPTIONS.**

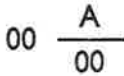




3.4.	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="padding: 2px;">AT</td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> <td style="width: 15px; height: 15px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">W</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">SP</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">PV</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	AT								W								SP								PV								<p>Dans les cases supérieures, indique les dates des réparations faites par les centres de réparation et les abréviations de ceux-ci; dans les cases inférieures indique les dates des réparations faites sur chantiers de réparation rapide et les indications numériques de ces chantiers. (Sur parois de bout des wagons B seulement).</p>
AT																																		
W																																		
SP																																		
PV																																		
4.	<b>MARQUES SPECIALES RELATIVES AUX GARAGES DES WAGONS.</b>																																	
4.1.	X	<p>Indique que le wagon est garé ou envoyé en garage et ne peut être utilisé en service commercial que si des instructions spéciales l'autorisent.</p>																																
4.2.	RE/IS ou IS/RE	<p>Indique que le wagon est hors service en attendant son passage en atelier central.</p>																																
4.3.	CR/HR ou HR/CR	<p>Indique que le véhicule est à soumettre à l'examen de la Commission de Révision.</p>																																
4.4.	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="padding: 5px;">0.00.00 → XX</td> </tr> </table> <p>(jaune)</p>	0.00.00 → XX	<p>Indique la date limite d'envoi vers un garage désigné avant passage en atelier pour remise en état.</p>																															
0.00.00 → XX																																		

## 2.3.3.1

Annexe 1.





Page 12.

### MATERIEL A MARCHANDISES — MARQUES ET INSCRIPTIONS.

5.	AUTRES MARQUES.	
5.1.		Représentation symbolique indiquant le nombre et la nature des accessoires amovibles du wagon. (A droite sur les parois latérales).
5.2.		Indique que le véhicule, en raison de sa construction, ne peut passer sur le dos d'âne (bosse de triage). (A gauche sur les longerons).
5.3.		Signifie qu'il s'agit d'un wagon à bogies dont la distance entre essieux contigus est supérieure à 14 m; admis sur les bosses de triage seulement avec des précautions particulières; ce signe donne également la plus grande distance entre essieux contigus. (A gauche sur les longerons).
5.4.		Indique que le wagon est entièrement ou en partie construit en acier autre que l'acier courant. (A droite sur les longerons).
5.5.		Signe « Attention » sur les véhicules munis de marchepieds, échelles ou passerelles situés à une hauteur de plus de 2 m au-dessus du sommet des rails et sur wagons munis de la canalisation de chauffage. (A proximité des marchepieds et échelles et aux angles du wagon).

Août 1969.

**MATERIEL A MARCHANDISES —  
MARQUES ET INSCRIPTIONS.**

5.6.1.		<p>Indique que le wagon est muni d'une canalisation de chauffage électrique :</p> <p>— pour tension de 3000 V;</p>
5.6.2.		<p>— pour tension de 1500 V;</p>
5.6.3.		<p>— pour tension de 1000 V.</p> <p>(Le chiffre 50 indique que le wagon peut circuler sur des réseaux électrifiés à courant alternatif 50 périodes). Sur chaque face des montants d'angle.</p>
5.7.		<p>Sur wagon B seulement. Cercle plein, à couleur blanche, qui indique que le véhicule est équipé de boîtes à huile au packing.</p>
5.8.	EUROFIMA	<p>Indique que le wagon fait l'objet d'un contrat de location - vente avec la « Société Européenne pour le financement de matériel ferroviaire ».</p>





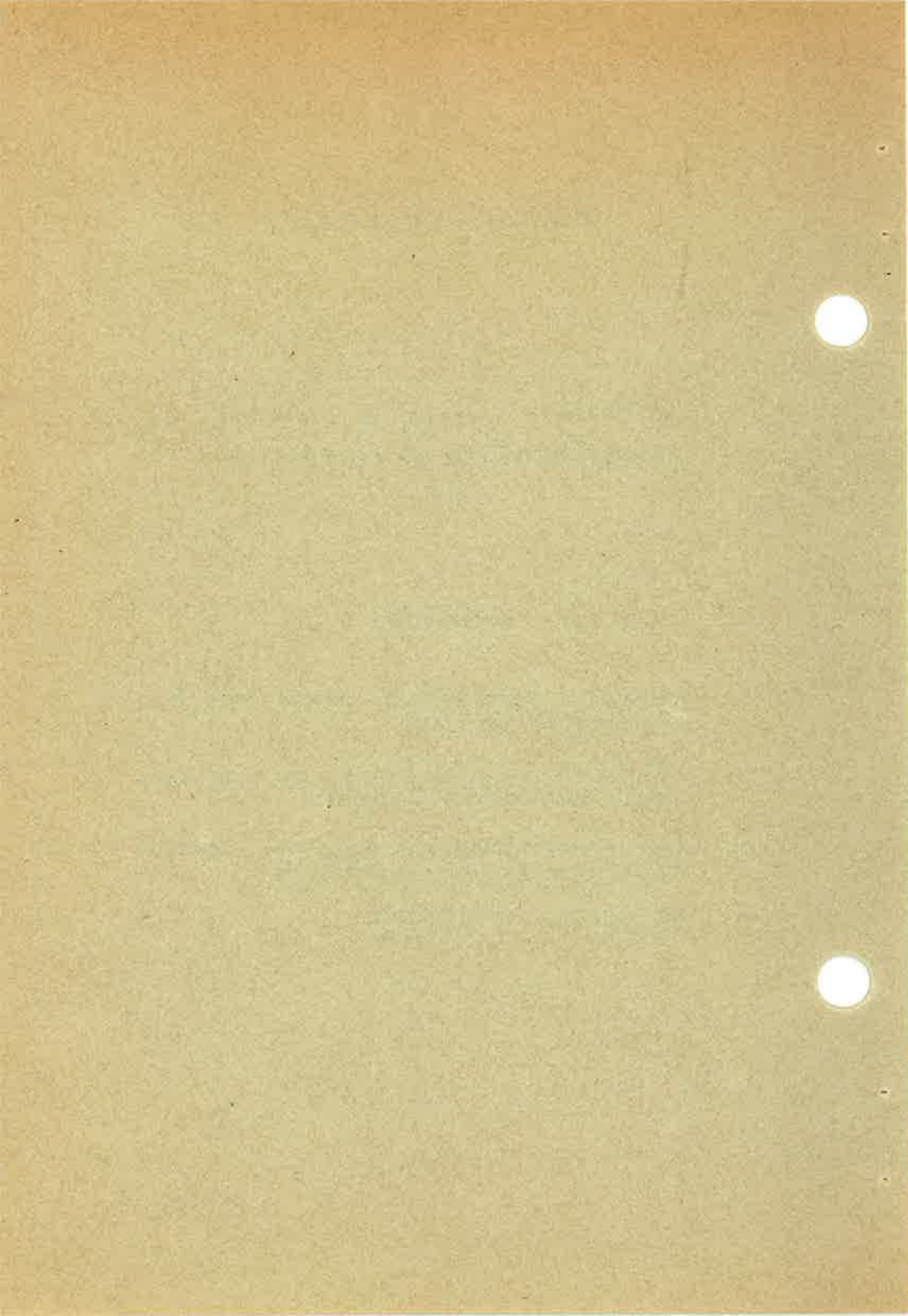
## FASCICULE 2.3.3.2

### Entretien courant du matériel à marchandises en circulation.

---

#### SOMMAIRE.

- A. — TRAVAUX D'ENTRETIEN A EXECUTER PAR LES POSTES DE VISITE.
- B. — PIECES DE RECHANGE DONT DOIVENT DISPOSER LES POSTES DE VISITE.
- C. — LIEU D'EXECUTION DES TRAVAUX A EFFEC-TUER PAR LES POSTES DE VISITE.
- D. — PROTECTION DU TRAVAIL.



*Supplément  
par 14/1/79  
A4*

## Entretien courant du matériel à marchandises en circulation.

### A. — TRAVAUX D'ENTRETIEN A EXECUTER PAR LES POSTES DE VISITE.

1 Les postes de visite doivent exécuter, au matériel à marchandises, les petits travaux d'entretien courant, c'est-à-dire :

1. Remplacer les pièces avariées, brisées ou manquantes, pour autant que le remplacement soit facile (1). Le relevé annexé donne, à titre d'exemple, une liste d'avaries auxquelles les postes de visite doivent remédier. Cette liste n'est pas limitative, en ce sens que les postes doivent remplacer toute pièce facilement remplaçable, même si elle n'est pas spécifiée à cette liste;

2. Faire le plein d'huile, après extraction de l'eau au moyen d'une seringue, aux boîtes des wagons passant sur la voie spéciale de réparation et dont la date de graissage périodique a plus de six mois d'ancienneté, si les boîtes sont d'un type permettant cette opération sans enlèvement du couvercle;

3. Vérifier et remettre éventuellement en bon état les pièces de fixation des battants mobiles des wagons;

4. Remédier provisoirement aux échauffements de boîte à huile, quand il est possible de le faire par une opération de peu d'importance;

5. Vérifier les boulons, écrous, rondelles d'épaisseur, rondelles de sûreté, goupilles et clavettes, et les remplacer, s'il y a lieu;

6. Serrer les écrous et les assujettir par goupilles ou par coups de pointeau; pour les boulons de butoir, le serrage des écrous doit être effectué quand le défaut de fixation est observable à la vue;

7. Assurer le bon fonctionnement et le réglage des freins, vérifier les appareils de traction;

8. Aux wagons dont le plus récent passage en atelier ou sur voie spéciale de réparation date au moins de deux

(1) Quand le remplacement est difficile, la réparation n'est pas considérée comme entretien courant et doit être faite par un atelier.

## 2.3.3.2

Page 2.

mois, entretenir les vis de frein et de tendeurs, c'est-à-dire les débarrasser des poussières et malpropretés, les enduire d'un mélange de mine de plomb (500 g), de gasoil (150 g) et d'huile minérale récupérée décantée (350 g), puis les manœuvrer à fond de course dans les deux sens;

9. Aux wagons dont question sous chiffre 8, huiler au pinceau les tourillons de traction, la surface de glissement du guide de traction, les pistons de butoirs, les pivots de suspension, les charnières et fermetures des portes et des battants mobiles, les axes des galets de roulement et le guide supérieur des portes roulantes des wagons couverts et des fourgons;

10. Aux wagons dont le délai de graissage des parties frottantes des bogies est dépassé (1) ou expirera avant deux mois, graisser les plaques de glissement, les crapaudines et les pivots des bogies au moyen de la graisse graphitee n° 007.11.070, après avoir soulevé légèrement le châssis, au moyen de petits crics spéciaux ou de la grue, pour dégager les surfaces de frottement.

En plus de ce graissage périodique, les postes de visite doivent effectuer un graissage à la seringue (sans levage du châssis) lors de chaque passage des wagons à bogies.

11. Aux véhicules passant sur la voie spéciale de réparation, nettoyer les plaques des alternateurs de frein et leurs inscriptions, graisser de façon parfaite les parties frottantes et les articulations des alternateurs, graisser également l'équerre basculante et le galet des régulateurs de frein SAB;

12. Aux véhicules passant sur la voie spéciale de réparation, mesurer l'épaisseur des boudins des roues, à 10 mm en contre-bas du cercle de roulement, au moyen du calibre pour bandages; si un boudin a une épaisseur inférieure à 27 mm, vérifier l'écartement extérieur, qui est donné par l'addition des cotes relevées au moyen de la règle d'écartement (mesure de l'écartement intérieur des roues) et du calibre pour bandages (mesure de l'épaisseur de chacun des boudins).

---

(1) Ce délai est de 9 mois, sauf pour les wagons surbaissés de plus de 40 tonnes en dépôt à La Sambre, pour lesquels le délai est de 18 mois, et pour certains wagons de particuliers pour lesquels le délai est de 12 mois.

13. Effectuer le graissage périodique des containers des wagons spéciaux séries 368 000 à 368 999 et 1 074 000 à 1 074 999.

14. Aux wagons à toiture ouvrante de tous systèmes et aux autres wagons spéciaux tels que wagons à barre faîtière, wagons à trémies à déchargement automatique, wagons pour transport d'autos, wagons pour transport de ciment, avec vannes, etc., qui passent sur la voie de réparation pour une avarie quelconque, il faut essayer tous les mécanismes, toutes les portes, vannes, etc., tout ce qui est mobile ou spécial, les systèmes de verrouillage, etc., et réparer les avaries constatées. De même, il faut graisser toutes les articulations, glissières, pivots, etc., dont le mouvement est trop dur ou qui présentent un manque de graissage.

**B. — PIÈCES DE RECHANGE DONT DOIVENT DISPOSER LES POSTES DE VISITE.**

- 2 Les postes de visite doivent être constamment pourvus des pièces de rechange nécessaires pour effectuer les remplacements prescrits par le relevé annexé. Quand ils ont besoin de pièces non indiquées à ce relevé, ils doivent les demander à l'atelier dont ils dépendent.

**C. — LIEU D'EXECUTION DES TRAVAUX A EFFECTUER PAR LES POSTES DE VISITE.**

- 3 Conformément aux indications de l'art. 1 et de l'annexe, les travaux d'entretien courant sont exécutés :
- soit sur une voie réservée au poste de visite et appelée « voie spéciale de réparation » [véhicules rebutés par étiquettes d'avaries M. 638 (R.G.M.A. 2.3.3.3)] ;
  - soit dans la rame, sur une voie de manœuvre ou sur une voie de réception de la gare (petits travaux n'exigeant pas le rebut des véhicules).

**D. — PROTECTION DU TRAVAIL.**

- 4 a) **Sur voie spéciale de réparation.**

Les mesures de sécurité suivantes doivent être prises :

1. L'aiguillage donnant accès à la voie doit être placé et calé dans une position telle que l'accès vers cette voie soit impossible. Le calage de l'aiguillage se fait par un

## 2.3.3.2

Page 4.

agent de la gare (à désigner par le chef de gare) au moyen d'une broche, d'un verrou ou d'une griffe, à serrure ou cadenas, dont la clef doit être conservée par l'agent du poste de visite désigné par le chef immédiat, pendant la durée du service sur la voie de réparation. A la fin du service des agents réparateurs, la clef est remise à l'agent désigné par le chef de gare.

Si la voie est accessible des deux côtés, le calage des deux aiguillages donnant accès à la voie, de part et d'autre, est de rigueur.

- Si une manœuvre doit être exécutée sur la voie spéciale de réparation, pendant la durée du service des agents réparateurs, pour le retrait ou le placement de véhicules, le chef de gare ou son délégué s'entend avec l'agent du poste de visite, détenteur de la clef de l'aiguillage. La manœuvre est autorisée par la remise de la clef au chef de gare ou à son délégué par cet agent du poste de visite, après que ce dernier s'est assuré que tout le personnel occupé aux travaux d'entretien a été éloigné des véhicules.
- La voie spéciale de réparation doit être couverte, en outre, aux deux extrémités s'il y a lieu, par un bloc dérailleur cadennassé, placé à proximité de la traverse d'écartement.

Chaque bloc dérailleur est doublé d'un signal mobile rouge, placé dans l'axe de la voie.

Le placement des signaux mobiles et le cadennassage des blocs dérailleurs incombent à l'agent du poste de visite désigné par le chef immédiat. A la fin du service, cet agent enlève les signaux mobiles et ouvre les blocs dérailleurs. Il conserve les clefs des cadenas de ces blocs.

Pendant l'exécution du service des agents réparateurs, les signaux mobiles ne peuvent être enlevés et les blocs dérailleurs ne peuvent être ouverts que pour l'exécution des manœuvres prévues ci-dessus, et après entente avec le chef de gare ou son délégué.

Si plusieurs voies adjacentes sont affectées à l'entretien et aux réparations des véhicules, les mesures prescrites ci-dessus sont d'application pour chacune des voies. à moins qu'elles ne forment un faisceau dont l'accès peut être empêché par le calage d'un seul aiguillage à chaque extrémité du faisceau.

Dans le cas où la couverture d'un groupe de plusieurs voies formant faisceau est assurée par le calage d'un seul aiguillage à chaque extrémité du faisceau, une manœuvre ne peut être effectuée sur l'une quelconque des voies du faisceau qu'après que tout le personnel occupé sur les différentes voies de ce faisceau a été éloigné des véhicules.

La responsabilité de l'exécution de cette prescription incombe à l'agent du poste de visite détenteur de la clef des aiguillages.

2. Le déplacement des véhicules ne nécessitant pas un transfert sur une autre voie peut se faire sous la responsabilité du chef-visiteur, qui prend les mesures de précaution nécessaires pour éviter tout accident.

3. Une consigne de sécurité, rédigée par le chef immédiat du poste de visite, de concert avec le chef de gare, règle en détail l'application des dispositions qui précèdent et indique les heures fixées pour le retrait ou le placement des véhicules sur la ou les voies spéciales de réparation.

4. En outre, pour éviter des accidents en cas de déplacement inopiné de wagons, les mesures de sécurité supplémentaires suivantes doivent être prises :

- on doit laisser une certaine distance entre deux wagons voisins ou deux tranches de wagons voisines. L'espace, qui peut varier suivant les circonstances locales, doit être de **1,20 m au minimum**. Si cette distance ne peut être respectée, les wagons doivent être placés butoirs contre butoirs;
- les jours de grand vent, les wagons doivent être accrochés entre eux et l'un d'eux au moins doit être calé, au moyen des blocs de calage numéros de nomenclature 082.52.390/391. Cette mesure doit être prise sous la responsabilité du chef de poste et est laissée à sa propre initiative.

#### **b) Sur une voie non réservée à la réparation.**

Lorsqu'un travail d'entretien ou de réparation doit être effectué à des véhicules se trouvant en gare, sur une voie

## 2.3.3.2

Page 6.

de manœuvre ou, exceptionnellement, sur une voie de réception, il faut au préalable que la rame soit protégée par des signaux mobiles d'arrêt placés à 10 mètres au moins. Si la voie est accessible des deux côtés, la rame doit être protégée à chaque extrémité.

Le placement des signaux mobiles d'arrêt et, le cas échéant, le serrage des freins à vis, incombent à l'agent qui doit effectuer le travail ou à celui qui en a la direction.

Aucune opération de ce genre ne peut être entreprise sans une autorisation préalable de l'agent du service de surveillance de la gare. Cette autorisation doit être con- signée par écrit au carnet de sécurité E.S. 427 de l'agent qui doit effectuer le travail ou de celui qui en a la direction.

L'agent du service de surveillance de la gare n'accorde son autorisation qu'après s'être assuré que les mesures complémentaires de sécurité que la situation comporte ont été prises (avertissements aux signaleurs, blocage de leviers, placements de blocs d'arrêt, etc.).

Lorsque le travail est terminé, les signaux mobiles d'arrêt sont enlevés par l'agent qui les a placés, et ce dernier avise par écrit l'agent de surveillance de la gare de l'achèvement du travail.

Toutes les communications, demandes d'autorisations, autorisations et avis d'achèvement du travail, se font par écrit au moyen du carnet de sécurité, conformément aux prescriptions relatives à l'emploi de ce carnet.

La consigne de sécurité dont question ci-dessus règle le détail de ces mesures de protection.



**AVARIES AUXQUELLES LES POSTES DE VISITE  
DOIVENT REMEDIER DANS LES RAMES EN GARE  
OU SUR LES VOIES SPECIALES DE REPARATION.**

DESIGNATION DES AVARIES	ENDROIT OU LES OPERATIONS DOIVENT S'EFFECTUER
<b>1. Organes de roulement.</b>	
Essieu plié ou brisé.	— Sur la voie de réparation. (Dans le cas où le poste dispose d'un engin de levage, il est procédé au remplacement de la paire de roues avariée si par cette opération le transbordement de la marchandise peut être évité. Le wagon doit cependant être rebuté pour l'atelier si celui-ci est raccordé à la gare où l'avarie a été constatée).
Bandage lâché.	
Boudin tranchant <del>ou arête vive.</del>	
Boîte chauffante ayant endommagé la fusée et le coussinet.	
Couvercle de boîte brisé ou manquant.	— Dans la rame.
Sous-garde brisée ou manquante.	— Dans la rame.
Couvercle de godet graisseur manquant.	— Dans la rame.

## 2.3.3.2

Annexe.

Page 2.

### DESIGNATION DES AVARIES

### ENDROIT OU LES OPERATIONS DOIVENT S'EFFECTUER

#### 2. Organes de suspension.

- Ressort de suspension  
brisé. *ou anneau de suspension* — Sur la voie de réparation (1).
- Menotte de ressort brisée ou usée. — Dans la rame ou, en cas d'oxydation, sur la voie de réparation.
- Pivot de menotte brisé ou usé. — Dans la rame ou, en cas d'oxydation, sur la voie de réparation.

#### 3. Organes de choc.

- Boisseau de butoir brisé. — Sur la voie de réparation.
- Piston de butoir brisé ou plié. — Sur la voie de réparation.
- Ressort de choc brisé ou paralysé. — Sur la voie de réparation.
- Intercalaire brisé. — Sur la voie de réparation.
- Ecrou de tige de butoir allemand manquant. — Dans la rame.

#### 4. Appareils de traction.

- Crochet de traction brisé (traction continue ou discontinue). — Sur la voie de réparation.
- Ressort de traction monté sur traverse de tête, brisé (à l'exception des ressorts à lames). — Sur la voie de réparation.
- Ressort de traction centrale brisé (2). — Sur la voie de réparation.

(1) L'agent réparateur doit choisir un ressort de rechange ayant la même flèche que le ressort non avarié de l'essieu considéré. Si le poste ne dispose par d'un ressort répondant à cette condition, il doit remplacer les deux ressorts de l'essieu par d'autres de même flèche.

(2) Dans les postes de visite avec hommes de métier.

DESIGNATION DES  
AVARIES

ENDROIT OU LES  
OPERATIONS DOIVENT  
S'EFFECTUER

Traction discontinuée à régler.	— Sur la voie de réparation (s'il s'agit d'une traction simple, dans la rame).
Tendeur d'attelage brisé.	— Dans la rame.
Pivot de tendeur manquant ou brisé.	— Dans la rame.
Chaîne de sûreté brisée.	— Dans la rame.
Intercalaire ou rondelle de chaîne.	— Dans la rame.
<b>5. Frein.</b>	
<b>FREIN A AIR.</b>	
Triangle de frein brisé.	— Sur la voie de réparation.
Bloc de frein manquant ou brisé.	— Dans la rame.
Frein à régler.	— Sur la voie de réparation.
Connecteur de frein et levier de connecteur brisé.	— Sur la voie de réparation.
Poignée de l'alternateur brisée ou manquante.	— Dans la rame.
Plaque P.M. manquante ou brisée.	— Sur la voie de réparation.
Aiguille de la course de piston brisée ou manquante.	— Dans la rame.
Support de boyau manquant ou brisé.	— Dans la rame.
Levier de valve de purge avarié.	— Dans la rame.
Boyau d'accouplement avarié.	— Dans la rame.

## 2.3.3.2

Annexe.

Page 4.

### DESIGNATION DES AVARIES

### ENDROIT OU LES OPERATIONS DOIVENT S'EFFECTUER

#### FREIN A VIS.

Vis de frein avariée.

— Sur la voie de réparation.

Manivelle de vis de frein avariée ou manquante.

— Dans la rame.

#### 6. Châssis.

Plaque de garde boulonnée brisée.

— Sur la voie de réparation.

Plaque de garde rivée brisée.

— Réparation provisoire sur la voie de réparation.

Plaque de garde pliée.

— A redresser, si possible, sur la voie de réparation.

Guide de plaque de garde brisé (1).

— Sur la voie de réparation (réparation par clames boulonnées).

#### 7. Caisse.

Planche de pignon ou de côté brisée.

— Sur la voie de réparation (1 à 7 planches) (2) (3).

Planche de battant mobile brisée.

— Sur la voie de réparation (1 à 7 planches) (2) (3).

Frise de caisse brisée.

— Sur la voie de réparation (1 à 7 planches) (2) (3).

Planche de fond brisée ou vétuste.

— Sur la voie de réparation (1 à 7 planches) (2).

(1) Dans les postes de visite avec hommes de métier.

(2) Dans les postes de visite avec hommes de métier, 1 à 20 planches.

(3) Si les planches brisées portaient des inscriptions, le poste doit rétablir celles-ci sur les nouvelles planches.

DESIGNATION DES  
AVARIESENDROIT OU LES  
OPERATIONS DOIVENT  
S'EFFECTUER

Toile d'impériale déchirée.	— Sur la voie de réparation (maximum 1 m <sup>2</sup> ).
Tôle-gouttière manquante ou détachée.	— Sur la voie de réparation.
Arbre à came brisé ou plié.	— Sur la voie de réparation.
Support d'arbre à cames brisé ou plié (1).	— Sur la voie de réparation.
Clavette de fermeture de porte de HF manquante.	— Dans la rame.
Vasistas de wagon couvert manquant ou avarié.	— Sur la voie de réparation.
Paroi en tôle trouée (1) (2).	— Sur la voie de réparation.
Fermeture de battant mobile (de n'importe quel modèle) brisée ou déformée (1).	— Sur la voie de réparation.
Tourillon de paroi mobile d'about brisé ou déformé, y compris supports.	— Sur la voie de réparation.

**PORTES.**

Œillet de fermeture fixé par de petits rivets, brisé.	— Sur la voie de réparation.
Frise de porte cassée.	— Sur la voie de réparation.
Fléau de porte manquant ou avarié.	— Sur la voie de réparation.

(1) Dans les postes de visite avec hommes de métier.

(2) A réparer par pièce nécessitant jusqu'à 20 rivets.

## 2.3.3.2

Annexe.

Page 6.

### DESIGNATION DES AVARIES

---

### ENDROIT OU LES OPERATIONS DOIVENT S'EFFECTUER

---

#### ACCESSOIRES.

Support de marchepied cassé.	— A remplacer sur voie de réparation.
Support de marchepied plié.	— A redresser sur voie de réparation (1).
Main-courante manquante ou brisée.	— Sur la voie de réparation.
Support de rancher manquant, brisé ou déformé.	— Sur la voie de réparation.
Montant mobile de wagon plat, manquant, brisé ou plié.	— Sur la voie de réparation.

---

(1) Dans les postes dépourvus d'hommes de métier, redresser à froid si c'est possible.

## FASCICULE 2.3.3.3

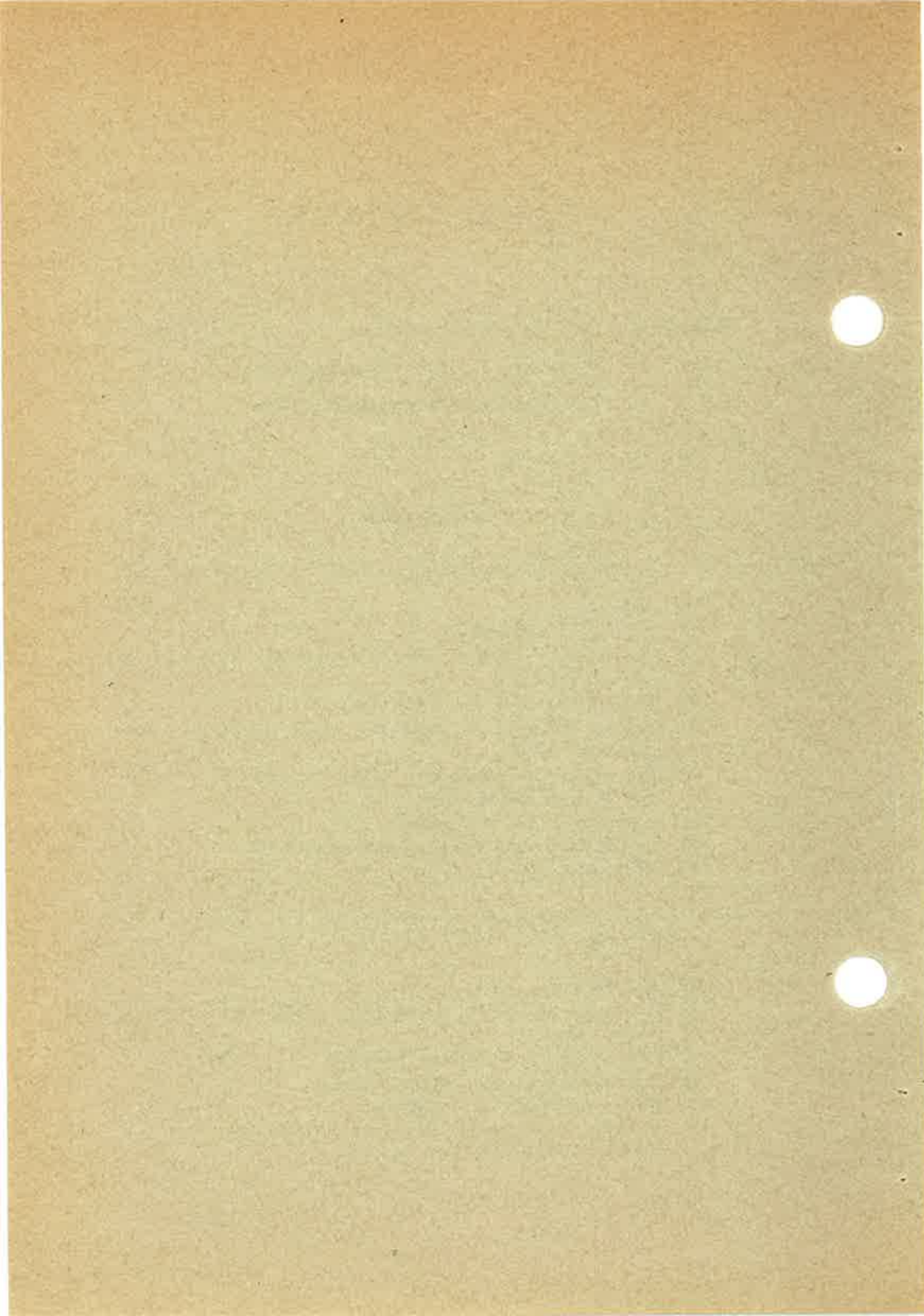
### Matériel à marchandises en circulation. Avaries et irrégularités. Incidents d'exploitation.

---

#### SOMMAIRE.

- I. — AVARIES ET IRREGULARITES EN GENERAL.
  - A. Définitions.
  - B. Rebut des véhicules.
  - C. Etiquettes à utiliser pour le rebut des véhicules en service intérieur.
  - D. Règles d'emploi des étiquettes.
  - E. Règles spéciales à appliquer dans les gares sans poste de visite.
  - F. Rédaction des étiquettes d'avaries M. 638 et bulletins de constat M. 667.
  - G. Apposition des étiquettes.
  - H. Instruction des avaries et irrégularités.
  - I. Obligations des gares.
  
- II. — CAS SPECIAUX D'AVARIES ET IRREGULARITES.
  - A. Accidents.
  - B. Bris de pièces importantes (bandages, essieux, roues, etc.).
  - C. Déraillements et chocs violents.
  - D. Echauffements de boîtes à huile.
  - E. Pièces tombées des wagons.
  - F. Avaries et dégradations occasionnées par des personnes étrangères à la Société.







## Matériel à marchandises en circulation. Avaries et irrégularités. Incidents d'exploitation.

### I. — AVARIES ET IRREGULARITES EN GENERAL.

#### A. DEFINITIONS.

- 1 On entend par **avarie** un bris ou une déformation quelconque d'un ou de plusieurs organes du matériel.

Une **irrégularité** est :

- Une défectuosité dans la conduite ou le montage d'un organe;
- Un manquant d'organe ou d'une de ses parties;
- Un état du véhicule ou du chargement non conforme aux règlements (par exemple : délai de graissage périmé, chargement mal réparti).

**Rebuter** un véhicule, c'est le pourvoir d'étiquettes spéciales (étiquettes d'avaries) qui indiquent au personnel que le véhicule ne peut plus être utilisé et doit recevoir la destination inscrite sur ces étiquettes.

#### B. REBUT DES VEHICULES.

- 2 Les visiteurs de matériel (1) doivent rebuter les véhicules quand :

- Les avaries et irrégularités sont de nature à compromettre la sécurité de l'exploitation ou de la marchandise, c'est-à-dire quand elles justifient le rebut d'après l'Unité Technique (2). L'annexe I donne la liste de ces avaries et irrégularités.

---

(1) Ce qui est prescrit par le présent règlement aux visiteurs de matériel doit être appliqué également par les agents de l'Exploitation exerçant les fonctions de visiteur dans les gares dépourvues de poste de visite (R.G.M.A. 2.3.1.1), sous réserve des règles spéciales prescrites à ces agents au chapitre E.

(2) L'Unité Technique des Chemins de fer est une convention entre Etats qui fixe notamment les conditions de construction et d'entretien auxquelles les véhicules doivent répondre pour le transit international. Les dispositions de l'Unité Technique qui intéressent les visiteurs sont incorporées dans le Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en service international (R.IV).

### 2.3.3.3

Page 2.

- Le chargement est dans un état ne répondant pas aux « Prescriptions de chargement » et compromet la sécurité de l'exploitation. (R.G.M.A. 2.3.7.1).
- Des organes du frein à vis ou du frein à air sont avariés au point d'empêcher ces freins de fonctionner **normalement** (1).
- Les inscriptions afférentes à la puissance de freinage (tonnes-frein) sont erronées ou manquent.
- La tare inscrite diffère de 2 %, ou plus, de la tare constatée.
- Le délai de révision périodique ou de graissage périodique est expiré ou va expirer dans la décade de la constatation (2).
- La date de révision ou de graissage est illisible ou manque.
- La date de graissage des parties frottantes des bogies (fascicule 2.3.3.11, litt. H) a plus de 9 mois d'ancienneté (3).
- Leur envoi à l'atelier est ordonné par une instruction spéciale de la Direction du Matériel et des Achats, bureau 23-32 (véhicules à vérifier, à transformer, etc.).

3 Le rebut des véhicules se trouvant dans un de ces cas est **obligatoire**; le visiteur ne peut le négliger. Le cas échéant il est puni pour le motif « Véhicule avarié non rebuté ».

En outre, sa responsabilité vis-à-vis de la justice est engagée conformément au R.G.M.A. 2.3.1.1.

4 Quand l'avarie est légère et ne compromet pas la sécurité, le visiteur ne peut pas rebuter le véhicule; sinon, il est puni pour le motif « Rebut abusif ».

L'annexe II donne, à titre d'exemple, une liste d'avaries et irrégularités ne justifiant pas le rebut.

Le visiteur qui constate une petite avarie ne justifiant pas le rebut inscrit sur le wagon, à proximité de l'avarie et au crayon jaune (n° de nomenclature 015.11.325), une lettre V d'environ 5 cm de hauteur.

(1) Ne s'applique pas aux wagons étrangers EUROP ou autres porteurs de l'étiquette « Frein inutilisable ».

(2) Le délai de 10 jours n'est pas applicable aux wagons étrangers; ces wagons ne peuvent être rebutés qui si le délai de graissage ou le délai de révision (4 ans pour les wagons marqués 4 REV, 1 an pour les wagons SS, 3 ans pour les autres wagons) est dépassé.

(3) 18 mois pour les wagons surbaissés de plus de 40 tonnes en dépôt à La Sambre, 12 mois pour certains wagons de particuliers.

En principe, les visiteurs suivants ne doivent pas rebuter les wagons pour des avaries marquées de la lettre V, à moins que de leur examen (la lettre V ne dispense pas les visiteurs d'examiner ces avaries, comme toutes les autres), il n'apparaisse qu'elles constituent réellement un danger pour la circulation ou pour les marchandises. Pour la rédaction des étiquettes, voir Annexe V, page 7, remarque 4.

La lettre V doit être effacée lors du premier passage en atelier ou sur voie spéciale de poste de visite, après réparation de l'avarie.

#### C. ÉTIQUETTES A UTILISER POUR LE REBUT DES VEHICULES, EN SERVICE INTERIEUR (1).

- 5 Pour rebuter un véhicule, quatre espèces d'étiquettes d'avaries M. 638 sont utilisées. Ces étiquettes de texte identique mais de couleurs différentes signifient :
- L'étiquette M. 638 A, blanche avec impression et cadre rouges, que le véhicule doit être envoyé à un poste de visite (2) ;
  - L'étiquette M. 638 B, jaune, que le véhicule doit être envoyé à un atelier de ligne ;
  - L'étiquette M. 638 C, rouge, que le véhicule doit être retiré immédiatement de la circulation et ne peut plus circuler dans le corps d'un train sur la voie principale ;
  - L'étiquette M. 638 D, bleue, que le véhicule doit être envoyé dans un atelier central.
- 6 Quand le véhicule est chargé et si ses avaries et déficiences ne l'empêchent pas de circuler sans danger jusqu'à destination de la marchandise, tout en nécessitant son envoi en réparation après le déchargement, le visiteur se sert d'une étiquette d'information de couleur *Blanche avec bande oblique verte*, appelée « Bulletin de constat » M. 667 et qui signifie que le véhicule doit être rebuté par étiquette M. 638 après déchargement. La contexture est semblable à celle des éti-

(1) Les règles à suivre en service international pour les véhicules étrangers font l'objet du livret 2.3.8.

(2) Quand une avarie à réparer normalement par un poste de visite (voie spéciale de réparation) est constatée dans les trente jours qui précèdent la date à laquelle expire le délai de révision ou de graissage, le véhicule doit être rebuté non pas pour le poste de visite, mais bien directement pour l'atelier, qui fait alors, en même temps que la réparation, la révision ou le graissage.

### 2.3.3.3

Page 4.

quettes M. 638. Le bulletin de constat est également utilisé dans des cas spéciaux définis plus loin. (Art. 17).

- 7 Quand le véhicule a des avaries aux organes de frein, on se sert en outre d'étiquettes supplémentaires : M. 639 appelée étiquette « Frein inutilisable » et M. 639bis appelée étiquette « Conduite de frein hors d'usage ». Elles sont destinées à attirer l'attention du personnel de l'Exploitation sur le non-fonctionnement du frein (1).

#### D. REGLES D'EMPLOI DES ETIQUETTES.

- 8 La couleur des étiquettes M. 638 désignant le genre de service réparateur, le visiteur se base, pour le choix des étiquettes, sur les prescriptions générales suivantes :
- Les travaux effectués par les postes de visite sont repris au fascicule 2.3.3.2.
  - Les wagons devant subir des travaux plus importants doivent être envoyés en atelier de wagons.
  - Le visiteur n'envoie pas directement des wagons en atelier central. La désignation des wagons pour atelier central et leur envoi sont faits par les agents de maîtrise de la Direction, qui utilisent alors les étiquettes M. 638 D bleues. Les visiteurs de matériel n'ont donc pas l'emploi de ces étiquettes.
- 9 **Véhicules vides.** Si le véhicule doit aller sur la voie de réparation d'un poste de visite, le visiteur doit utiliser l'étiquette M. 638 A blanche avec impression rouge.

Si le véhicule doit être envoyé en atelier de wagons, le visiteur doit utiliser l'étiquette M. 638 B jaune.

Si l'avarie est grave au point que le véhicule ne peut plus circuler sans danger dans le corps d'un train sur la voie principale et doit donc subir sur place une réparation provisoire avant l'envoi en poste de visite ou en atelier, le visiteur doit utiliser l'étiquette M. 638 C rouge.

L'annexe III donne une liste d'avaries graves de l'espèce à constater en principe par étiquettes rouges; cette liste n'est pas limitative. Pour certaines de ces avaries, le visiteur doit toutefois apprécier si le degré de gravité exige bien des étiquettes rouges.

---

(1) L'étiquette M. 639 est également utilisée par le personnel de l'Exploitation, conformément au livret 2.3.4., pour signaler les wagons auxquels le frein à air, tout en étant en bon état, a été isolé pour un motif d'exploitation (par ex. transport d'explosifs).

Après exécution de la réparation sur place, le visiteur doit remplacer l'étiquette M. 638 C rouge, par une étiquette M. 638 A blanche avec impression rouge ou M. 638 B jaune selon le cas.

Si le wagon rebuté par étiquettes M. 638 C rouges se trouve dans une gare dans laquelle fonctionne un poste de visite ou un atelier de wagons, ce véhicule peut être envoyé tel quel (sans réparation provisoire sur place) au poste ou à l'atelier, s'il est possible de l'acheminer sans circulation en voie principale et sans danger; il faut tenir compte des dispositions locales et des facilités d'acheminement en queue de rame.

Dans ce cas, le visiteur doit prévenir spécialement la gare et lui donner des directives précises pour la manœuvre du wagon; il doit prescrire soit l'acheminement particulier du véhicule par la locomotive de manœuvre, soit l'acheminement en queue de la rame, éventuellement avec surveillance continue au cours de la manœuvre, etc. Ces directives du visiteur pour l'acheminement du wagon avarié doivent être inscrites sous la rubrique « Divers » de l'étiquette M. 638 C et doivent être répétées verbalement lors de la remise de la copie de l'étiquette au sous-chef de gare.

**10 Wagons chargés.** Si, malgré l'avarie ou l'irrégularité justifiant le rebut, le wagon peut continuer sans danger jusqu'à la destination de la marchandise, le visiteur doit utiliser le bulletin de constat M. 667.

Si le wagon ne peut continuer à circuler sous charge tel quel, pour l'un des motifs suivants :

- avarie grave (comme dans le cas des wagons vides),
- transbordement nécessaire,
- chargement à rectifier,

le visiteur doit utiliser l'étiquette M. 638 C rouge. Pour l'envoi éventuel du wagon au service de réparation local (poste de visite ou atelier), le visiteur se conforme aux deux derniers alinéas de l'art. 9.

Après exécution de l'opération nécessaire, l'étiquette rouge est enlevée (s'il s'agissait d'une rectification de chargement) ou remplacée par une étiquette M. 638 A blanche avec impression rouge ou M. 638 B jaune, selon le cas (après transbordement) ou par un bulletin de constat M. 667 (après réparation provisoire).

### 2.3.3.3

Page 6.

#### 11 Wagons vides porteurs de bulletins de constat M. 667.

Après déchargement d'un wagon porteur de bulletins de constat, le visiteur doit apposer à côté de ces documents des étiquettes M. 638 A blanches avec impression rouge ou M. 638 B jaunes, selon que le véhicule doit aller en réparation dans un poste de visite ou dans un atelier de ligne.

#### 12 Wagons de particuliers (wagons P).

Le visiteur doit voir si la réparation incombe à la Société ou si elle incombe au titulaire du véhicule.

La réparation incombe à la Société dans les cas suivants :

- 1<sup>o</sup> Quand le chemin de fer est responsable de l'avarie (R.G.M.A. 2.3.3.6), à moins qu'il ne s'agisse d'un wagon à minéral ou d'un wagon rentrant de l'étranger (la réparation est alors faite par le titulaire) ;
- 2<sup>o</sup> Quand il s'agit d'une opération d'entretien que la Société exécute pour le titulaire, contre redevance (R.G.M.A. 2.3.3.6) ;
- 3<sup>o</sup> Quand il s'agit d'une avarie légère qui peut être réparée définitivement ou provisoirement sur place, au besoin à l'aide d'une pièce de rechange à fournir par le titulaire du wagon.

Le visiteur doit alors rebuter comme s'il s'agissait d'un véhicule de la Société et utiliser des étiquettes M. 638 ou des bulletins de constat M. 667, selon le cas, conformément aux règles qui précèdent.

Si la réparation incombe au titulaire, le visiteur doit rebuter le véhicule par étiquette M. 638 B jaune; pour la destination à donner au wagon, voir le R.G.M.A. 2.3.3.6.

#### 13 Wagons étrangers. Sur un wagon étranger EUROP, l'application d'étiquettes M. 638 ou de bulletins de constat M. 667 se fait dans les mêmes conditions que pour un wagon belge, sauf dans le cas de révision périmée, la nouvelle révision devant être faite par l'administration propriétaire (R.G.M.A. 2.3.8.1). Sur un wagon étranger

non EUROP, on ne peut apposer des étiquettes M. 638 que si le véhicule doit subir des petites réparations dans un poste de visite ou dans un atelier, dans la mesure permise par le règlement international RIV pour assurer le rapatriement ou l'utilisation du véhicule.

Dans tout autre cas d'avarie ou d'irrégularité, le wagon étranger doit être pourvu d'étiquettes internationales prescrites par ce règlement (R.G.M.A. 2.3.8.1).

**14 Wagons belges rentrant de l'étranger.** Les règles à suivre font l'objet du R.G.M.A. 2.3.8.1.

**15 Wagons déjà rebutés dans les trains à l'arrivée.**

Lors de la visite d'un train à l'arrivée dans une gare pourvue d'un poste de visite, le visiteur doit vérifier si les étiquettes M. 638 se trouvant déjà sur les véhicules ont été bien choisies. S'il y a une erreur (par exemple étiquettes M. 638 B jaunes alors que la réparation incombe au poste de visite ou étiquettes M. 638 A blanches avec impression rouge alors que c'est l'atelier qui doit réparer), il doit immédiatement remplacer les étiquettes existantes par celles qui conviennent.

**16 Avaries au frein.** Quand les organes de frein sont avariés, le visiteur doit apposer sur les véhicules, en plus des étiquettes M. 638 ou des bulletins de constat M. 667, des étiquettes « Frein inutilisable » M. 639 ou « Conduite de frein hors d'usage » M. 639bis, en se conformant au tableau annexe IV.

**17 Cas spéciaux d'emploi du bulletin de constat M. 667.**

**1<sup>o</sup> Accessoires amovibles.** Les avaries et manquants d'accessoires amovibles aux wagons belges et étrangers, vides ou chargés, sont constatés par bulletin de constat M. 667 conformément au R.G.M.A. 2.3.3.5.

**2<sup>o</sup> Boyaux de frein.** Une avarie à un boyau de frein entraînant sa mise hors d'usage ou le manquant d'un boyau de frein doivent être constatés par bulletin de constat M. 667, conformément au R.G.M.A. 2.3.4.

### 2.3.3.3

Page 8.

- 3° **Caisse de wagon souillée par le chaulage de la marchandise.** Dans ce cas, que la peinture de la caisse soit abîmée ou non, le visiteur doit dresser un bulletin de constat M. 667, conformément aux règles données à l'article 53.
- 4° **Bâches** (pour mémoire). Un bulletin de constat M. 667 doit être apposé sur toute bâche ayant une avarie importante justifiant le retrait du service (R.G.E. 150.70).
- 5° **Dispositifs d'arrêt des portes roulantes de fourgons, en position entr'ouverte.** En principe, en cas d'avarie trop importante au point que le visiteur ne peut pas assurer lui-même le bon fonctionnement du dispositif, le fourgon doit être retiré du service. Toutefois, si ce n'est pas possible immédiatement, c'est-à-dire si le fourgon doit encore être utilisé pour le train, le visiteur doit coller des bulletins de constat M. 667 sur chaque paroi latérale, dans le coin inférieur situé contre le montant de porte opposé au sens d'ouverture. En outre, il doit en coller une copie dans la vigie, à la vue de l'agent accompagnant le fourgon.

## 18 E. REGLES SPECIALES A APPLIQUER DANS LES GARES SANS POSTE DE VISITE.

Les agents de l'Exploitation exerçant les fonctions de visiteurs dans ces gares (R.G.M.A. 2.3.1.1) doivent appliquer les étiquettes d'avaries M. 638 et bulletins de constat M. 667 conformément aux règles suivantes :

- Véhicule ayant une avarie grave à réparer sur place, wagon à transborder, chargement à rectifier : étiquette M. 638 C rouge;
- Wagon chargé avarié pouvant continuer jusqu'à destination de la marchandise : bulletin de constat M. 667;
- Avarie ou manquant de boyau de frein, de rancher, de bloc d'arrêt de fourgon ou de pièces d'attelage de réserve dans les fourgons : bulletin de constat M. 667;
- Véhicule vide dont la révision périodique est périmée : étiquette M. 638 B jaune, pour envoi à l'atelier de wagons;
- Véhicule vide, dont la date de graissage périodique atteint ~~18 mois~~ : étiquette M. 638 B jaune, pour envoi à l'atelier de wagons;



— Tous autres cas de rebut : étiquette M. 638 A blanche avec impression rouge, pour envoi au poste de visite (1).

F. REDACTION DES ETIQUETTES D'AVARIES M. 638 ET DES BULLETINS DE CONSTAT M. 667.

- 19 1° Ces documents doivent être dressés en 3 exemplaires, au moyen de papier carbone : deux exemplaires à apposer sur le wagon, un à remettre à la gare.

Dans les gares qui ne tiennent pas de registre M. 688 (art. 23, renvoi 1), on dresse 4 exemplaires, le quatrième restant attaché au carnet comme souche.

- 2° Ils doivent être complétés lisiblement, entièrement et avec la plus grande exactitude, au moyen du crayon bleu repris au tarif sous le n° 015.11.323.

- 3° Ils reçoivent une numérotation continue par visiteur ou par gare, quand celle-ci ne possède pas de poste de visite (2), ou par atelier, pour les transfèrements (2.3.3.4, art. 13).

- 4° Leur contexture indique les renseignements à y faire figurer; le visiteur doit spécialement veiller aux particularités suivantes :

— **Rubrique « en destination de »** : sur les étiquettes M. 638, inscrire le nom du poste de visite ou de l'atelier qui doit recevoir le véhicule, ou le nom de la gare d'attache s'il s'agit d'un wagon privé renvoyé à son propriétaire; sur les bulletins de constat M. 667, inscrire la destination du wagon.

---

(1) A l'arrivée du véhicule dans la gare desservant le poste de visite, le visiteur doit, si la réparation ne peut être faite par le poste, faire le transfèrement pour l'atelier, par étiquettes M. 638 B jaunes (R.G.M.A. 2.3.3.4).

(2) Le visiteur envoyé dans une gare sans poste de visite, pour examiner et réparer provisoirement un véhicule avarié, doit se servir des carnets d'étiquettes M. 638 ou de bulletins de constat M. 667 de la gare, pour envoyer le véhicule en réparation définitive. Si c'est un agent de réparation qui a été envoyé, il donne à la gare les indications nécessaires pour qu'elle dresse elle-même les étiquettes.

## 2.3.3.3

Page 10.

- **Rubrique « Train »** : inscrire le n° du train suivi de la lettre A s'il s'agit d'un train à l'arrivée, la lettre D s'il s'agit d'un train au départ; si la constatation est faite en gare, inscrire le n° de la voie; si elle est faite sur un raccordement privé, inscrire la dénomination du raccordement.
- **Rubrique « Nature des avaries »** : tracer une croix dans chacune des cases qui conviennent.
- **Rubrique « Cause probable »** et **« A charge de »** : Utiliser scrupuleusement les termes conventionnels prescrits par l'annexe V.
- **Rubrique « Divers »** : Utiliser également les termes conventionnels prescrits par l'annexe V.

En outre :

- Si les avaries résultent d'un accident et exigent l'envoi du véhicule à l'atelier, le visiteur doit inscrire sous la rubrique « Divers » la mention « IC 231 » (1);
- Quand il s'agit de cassures constatées en gare ou dans les trains au départ et pour autant qu'elles soient anciennes (rouille) pour au moins 50 %, le visiteur doit inscrire sous la rubrique « Divers », après la nature de l'avarie, la mention « Cassure ancienne au moins 50 % ».
- Quand il s'agit d'avarie constatées en gare ou dans les trains au départ et mises à charge de la gare, le visiteur doit mentionner sous la rubrique « Divers » de l'exemplaire du M. 638 ou M. 667 destiné à la gare, toute particularité pouvant être considérée comme cause complémentaire de l'avarie ou comme circonstance atténuant la responsabilité de la gare. Par exemple :
  - Ancienne amorce de rupture.
  - Soudure défectueuse.
  - Ancienne réparation défectueuse.

---

(1) Le chef de la gare où l'accident a eu lieu doit envoyer une copie du rapport d'accident IC 231 à l'atelier qui doit recevoir le véhicule (R.G.M.A. 2.3.3.4, art. 3). Quand un atelier reçoit un véhicule dont les étiquettes portent la mention « IC 231 » alors qu'il n'est pas en possession de la copie du rapport d'accident, il doit la réclamer à la gare de rebut.

Mauvais montage de l'organe avarié.

Avarie ancienne.

Chargement insuffisamment arrimé.

De plus, au verso de cet exemplaire, le visiteur doit inscrire l'une des mentions « L'avarie peut provenir d'un choc normal » ou « L'avarie ne peut provenir d'un choc normal » selon le cas.

- **Après la rubrique « Constaté à ..... le ..... »** des étiquettes M. 638, inscrire le quart de jour de rebut, en chiffres romains (I lorsque le véhicule a été rebuté entre 0 et 6 heures, II entre 6 et 12 heures, III entre 12 et 18 heures, IV entre 18 et 24 heures).
- **Rubrique « Le visiteur »** : Sur tous les exemplaires, le visiteur doit inscrire son nom **lisiblement**, et non pas une signature.
- L'étiquette M. 638 apposée en remplacement et à côté d'un bulletin de constat M. 667 après déchargement de la marchandise à destination (article 11) doit être complétée, dans la marge inférieure par la mention : « Duplicata du B.C. M. 667 n° ..... du ..... de la gare de ..... ».

De même, l'étiquette M. 638 apposée, par exemple en cas de transfèrement (R.G.M.A. 2.3.3.4), en remplacement d'une étiquette M. 638 primitive doit être complétée, dans la marge inférieure, par la mention « Substitution M. 638 (A, B ou C) n° ..... du ..... de la gare ..... ».

#### G. APPPOSITION DES ÉTIQUETTES.

- 20 1<sup>o</sup> Sauf dans les cas dont question au 3<sup>o</sup>, les deux exemplaires des étiquettes M. 638, M. 639, M. 639bis et bulletins de constat M. 667 destinés au véhicule doivent être collés chacun sur une paroi latérale, dans l'angle inférieur de gauche, sur le tableau noir réservé aux annotations.

Il est strictement interdit de n'apposer qu'une seule étiquette.

Quand des étiquettes M. 638 doivent être substituées à des bulletins de constat M. 667, le visiteur doit les coller à **côté** des bulletins de constat.

- 2° Pour coller ces documents, le visiteur doit agir comme suit :
- Si l'emplacement est humide, le frotter au moyen de déchet de coton;
  - Etendre une couche de dextrine;
  - Appliquer l'étiquette;
  - Apposer sur celle-ci une seconde couche de dextrine, de manière à former un vernis protecteur empêchant l'étiquette de se décoller sous l'action de la pluie ou du vent.
- 3° Dans les cas suivants, les étiquettes ne doivent pas être collées et doivent être placées dans les porte-étiquettes :
- Etiquettes M. 638 A des wagons devant aller sur voie spéciale de réparation située dans la gare de rebut;
  - Etiquettes M. 638 B des wagons devant aller en atelier, quand l'atelier est raccordé à la gare de rebut.

#### H. INSTRUCTION DES AVARIES ET IRREGULARITES.

- 21 D'une façon générale toute avarie survenant au matériel, soit pendant les manœuvres, soit pendant le stationnement, doit faire l'objet d'une instruction **immédiate** de la part du chef de gare.
- 22 Le visiteur remet au chef de gare ou à son délégué, aussitôt que possible après les constatations, une copie des étiquettes M. 638 et des bulletins de constat M. 667 qu'il a apposés sur les véhicules.
- Il attire son attention sur les mesures spéciales à prendre éventuellement pour la manœuvre des wagons rebutés par étiquettes M 638 C rouges (art. 9) et pour ceux à acheminer en queue de train (R.G.M.A., 2.3.3.4).
- Il inscrit ses constatations dans le registre M. 688 (1).

---

(1) Le registre M. 688 doit être tenu :

- Dans toutes les gares où il y a au moins un visiteur. Le registre est tenu par le poste de visite.
- Dans les gares de coïncidence dépourvues de visiteurs. Dans ce cas le registre est rempli par l'agent qui a fait la constatation.

Si le machiniste a demandé l'essai contradictoire des freins à l'arrivée, le visiteur inscrit au M. 638 la mention :

« Train n° ..... du ....., hl n° .....  
Essai contradictoire des freins demandé par machiniste.  
Constatation : ..... (éventuellement : néant) ».

- 23 Le chef de gare doit faire une enquête au sujet de toutes les avaries et irrégularités constatées après la visite à l'arrivée, soit en gare, soit aux raccordements, soit dans les trains au départ.

Il inscrit succinctement le résultat de son enquête, le nom de l'agent incriminé et la pénalité appliquée au verso de l'étiquette M. 638 ou du bulletin de constat M. 667.

- 24 Le chef de gare envoie ensuite les étiquettes M. 638 et les bulletins de constat M. 667, classés par catégorie et par numéros, au Service M.A. du Groupe, **endéans les 48 h.** et sous pli fermé. Tous ces documents doivent porter la signature du chef de gare ou de son premier adjoint.

Si certains de ces documents ne peuvent être joints à l'envoi parce que l'instruction est encore en cours, mention doit en être faite, avec justification sommaire, sur une fiche à annexer à l'envoi. Aussitôt l'instruction terminée, ces documents en retard doivent être joints à un envoi ultérieur et ce au plus tard **dans les 5 jours.**

Le Service M.A. du Groupe doit contrôler l'arrivée des étiquettes, afin de vérifier, par poste de visite et par visiteur, si toutes les étiquettes lui parviennent.

- 25 Les gares non pourvues de visiteurs doivent aussi communiquer pour vérification au Service M.A. du Groupe, les carnets M. 638 et M. 667 épuisés, avec souches restées attachées et complétées.

- 26 Au regu des étiquettes M. 638 et des bulletins de constat M. 667 envoyés par les gares, le service M.A. du Groupe :
- les vérifie soigneusement et adresse des observations aux services dont les documents laissent à désirer;
  - met à part ceux portant la mention « A charge de tiers », afin de surveiller l'introduction des procès-verbaux M. 641 (art. 47);
  - fait l'instruction des avaries constatées dans les trains à l'arrivée, quand il s'agit d'avaries qui auraient dû être vues lors de la visite au départ;

### 2.3.3.3

Page 14.

- instruit aussi les avaries résultant de malfaçons ou négligences de services de réparation;
- prend connaissance de l'instruction faite par le chef de gare (art. 23). Si cette instruction donne lieu à désaccord entre les services E et M.A., le dossier est transmis au Chef de groupe pour décision.

Le Service M.A. du groupe doit contrôler aussi, pour les bulletins de constat M. 667 apposés sur les wagons chargés, l'arrivée des étiquettes M. 638 de remplacement correspondantes (art. 10). Dans le cas où le wagon chargé, muni de bulletins de constat M. 667, a comme destination une gare ou un raccordement appartenant à un autre groupe, le service M.A. qui a reçu la copie du M. 667 doit l'envoyer au service M.A. du groupe dont la gare ou le raccordement de destination fait partie; c'est alors ce dernier service M.A. qui doit contrôler l'existence de l'étiquette M. 638 correspondante.

Si le service M.A. n'a pas reçu l'étiquette M. 638 qui aurait dû correspondre à un bulletin de constat M. 667, il doit agir comme suit :

- Si le wagon était destiné à une gare avec poste de visite, le Service M.A. instruit l'irrégularité à charge de ce poste;
- S'il en résulte que l'étiquette M. 638 a bien été créée, ou si le wagon était destiné à une gare sans poste de visite, le Service M.A. demande à l'Ipx d'ouvrir une enquête et de l'aviser des résultats. Dans les cas où il est manifeste que les M. 667 ont été arrachés du wagon dans le but de réutiliser celui-ci tel quel sans envoi en réparation, le Service M.A. du groupe fait intervenir la Direction M.A., bureau 23-32.

#### I. OBLIGATIONS DES GARES.

**27** Tout véhicule pourvu d'étiquettes d'avaries M. 638 doit être retiré de la circulation.

Si le service réparateur se trouve dans la gare de rebut, le véhicule doit être remis à ce service à l'heure prescrite par la consigne locale d'échange (R.G.M.A. 2.3.3.4, art. 8).

Si le service réparateur ne se trouve pas dans la gare de rebut, le véhicule doit lui être envoyé conformément aux règles d'acheminement. (R.G.M.A. 2.3.3.4, art. 3 à 7).

- 28 Il est strictement défendu aux gares :
- D'enlever les étiquettes d'avaries M. 638 et bulletins de constat M. 667 apposés sur un véhicule (1) ;
  - D'utiliser un véhicule porteur de documents de l'espèce.
- 29 Les gares doivent interdire aux raccordés de recharger les wagons qui leur sont parvenus sous charge porteurs de bulletins de constat M. 667.
- 30 Quand le visiteur estime que la réparation d'un wagon chargé ne peut pas être effectuée sous charge et que ce véhicule ne peut continuer jusqu'à destination sous couvert de bulletins de constat M. 667, la gare doit transborder le chargement, conformément aux indications des étiquettes M. 638 C rouges.
- 31 Quand un wagon est rebuté par étiquette M. 638 rouge dans une gare sans poste de visite et doit donc y subir une réparation sur place, la gare doit faire appel au poste de visite désigné (R.G.M.A. 2.3.3.4, art. 3).
- La demande de réparation sur place doit être faite par téléphone. Elle doit donner tous les renseignements nécessaires, notamment :
- numéro du véhicule ;
  - vide ou chargé ;
  - tonnage ;
  - nature de l'avarie ;
  - dimensions des fusées et marques des boîtes, en cas d'échauffement.
- Le poste de visite doit acter cette communication téléphonique sur un formulaire E. 934, tenu uniquement à cette fin.
- 32 Un véhicule avarié ne peut être ajouté à un train que s'il est revêtu d'étiquettes M. 638 ou de bulletins de constat M. 667 signalant les avaries ou irrégularités.
- En cas d'infraction à cette prescription, l'agent d'escorte doit réclamer, avant le départ du train, l'apposition des étiquettes manquantes.

---

(1) Ces documents ne peuvent être enlevés que par le personnel des postes de visite et des ateliers, après exécution des travaux prescrits.



### 2.3.3.3

Page 16.

## II. — CAS SPECIAUX D'AVARIES ET IRREGULARITES.

### A. ACCIDENTS.

- 33** Les avaries survenues au matériel par suite d'accident doivent être signalées non seulement par les étiquettes d'avaries M. 638 et bulletins de constat M. 667, conformément aux prescriptions du chapitre I, mais aussi par le rapport d'accident IC 231 à dresser par la gare en vertu du Règlement relatif aux accidents, irrégularités ou faits graves intéressant l'exploitation des chemins de fer (R.G.D.G., livret 05).

Au besoin, la gare demande au poste de visite tous les renseignements complémentaires nécessaires au sujet des avaries.

### B. BRIS DE PIECES IMPORTANTES (BANDAGES, ESSIEUX, ROUES, etc.).

- 34** Dès réception du matériel avarié, l'atelier doit, conformément au livret 2.5.1. dresser un état M. 629 ou M. 756, en s'aidant des indications des étiquettes d'avaries M. 638 et du rapport M. 389 (art. 34bis et 34ter) et de tous les renseignements complémentaires à demander à la gare de rebut. Il convient de compléter le M. 629 ou le M. 756 par la date du dernier passage du véhicule en atelier et la date de la dernière révision périodique.
- 34bis** En cas de rupture d'attelage, le poste de visite doit envoyer au bureau 23-23, par l'intermédiaire de son chef immédiat, un rapport des constatations faites M. 389, rapport donnant notamment les renseignements suivants :
- n° et marques du véhicule et date du dernier passage en atelier;
  - cause de la rupture et texture du métal de la partie brisée (cassure nette sans défaut ou pourcentage du défaut).
- Eventuellement, il joint un croquis de la pièce brisée, montrant l'endroit et l'aspect de la cassure.
- 34ter** En cas de rupture d'essieu, le poste de visite, ou le contremaître du groupe appelé à intervenir sur le lieu de l'accident pour les constatations d'avaries, doit envoyer au



bureau 23-23, par l'intermédiaire de son chef immédiat, un rapport M. 389 donnant notamment les renseignements suivants :

- n° du train, n° de la locomotive de remorque;
- n° et marques du véhicule, type, charge autorisée, charge réelle, nature du chargement;
- dernière date de révision du véhicule et dernière date de passage en atelier;
- type de trains de roues : dimensions de la fusée, diamètre de la portée de calage, marques frappées sur le champignon de la fusée;
- type de boîte à huile, mode de graissage;
- cause de la rupture, texture du métal de la partie brisée (cassure nette sans défaut ou pourcentage du défaut), endroit du défaut dans la matière.

Lorsqu'il s'agit d'un bris de fusée d'essieu consécutif à un échauffement de la boîte à huile, il faut aussi ouvrir les autres boîtes et indiquer les constatations que l'on y a faites.

Au M. 389 doit être joint un croquis coté de l'essieu brisé, avec indication précise de l'endroit de la rupture et représentation la plus exacte possible du défaut dans la matière.

Eventuellement, le M. 389 doit être accompagné d'un rapport circonstancié complétant les informations données sur ce document.

### C. DERAILLEMENTS ET CHOCS VIOLENTS.

**35** Les véhicules qui ont déraillé ne peuvent être remis sur rails par le personnel de la gare qu'à l'aide des rérailleurs détenus par le poste de visite.

Ces véhicules et ceux qui ont été soumis à un **choc violent** doivent être examinés spécialement par un visiteur de matériel, qui doit agir comme prescrit par le R.G.M.A. 2.3.1.2, art. 25.

**35bis** Les ateliers de wagons qui reçoivent un wagon ayant déraillé ou subi un choc violent doivent exécuter les travaux suivants à ce véhicule :

### 2.3.3.3

Page 18.

- réparation de l'avarie, après autorisation du service des Accidents du Groupe où l'accident s'est produit et tout en respectant les instructions concernant les wagons de particuliers, les wagons étrangers EUROP et les autres wagons étrangers;
- levage **complet**, avec visite spéciale de chaque organe venant en considération pour déterminer, en ce qui concerne les wagons qui ont déraillé, la **cause du déraillement**.

Les ateliers de wagons doivent en outre établir, pour les wagons qui ont déraillé, un rapport mentionnant : les avaries constatées, l'estimation du coût de leur réparation et toutes les constatations qui peuvent être utiles pour déterminer la cause du déraillement.

Ce rapport doit être transmis d'office au Bureau des Accidents du Groupe où l'accident s'est produit.

#### D. ECHAUFFEMENTS DE BOITES A HUILE.

- 36** Tout véhicule dont une boîte vient à chauffer doit être garé, afin qu'on puisse examiner la boîte chauffante et les autres boîtes du véhicule et effectuer au besoin une réparation provisoire sur place.

Si la gare est dépourvue de visiteur, elle fait appel au poste de visite voisin (art. 31).

- 37** Si le véhicule se trouve dans un train à l'arrivée ou au départ, dont la visite doit être terminée dans le délai imparti par le diagramme de travail du poste (R.G.M.A. 2.3.1.1.), le visiteur n'examine pas l'intérieur de la boîte à huile et se borne à compléter la rubrique « Cause probable des avaries » des étiquettes M. 638 C rouges par le mot « Indéterminée », à moins qu'il ait trouvé la cause exacte (surcharge ou mauvaise répartition de la charge, par exemple).

Si le véhicule est garé sur une voie de gare, sur laquelle la visite peut durer le temps nécessaire, le visiteur ouvre les boîtes à huile et examine les organes de graissage, afin

de déterminer si possible la cause exacte de l'échauffement et de l'inscrire sur les étiquettes M. 638. Sur le rapport M. 389 (art. 41), il inscrit toutes les constatations faites, par n° de boîte.

Quand il s'agit d'un wagon chargé, le visiteur examine dans tous les cas le chargement, à l'effet de voir s'il n'y a pas surcharge ou mauvaise répartition de la charge et d'inscrire ensuite sur les étiquettes M. 638, rubrique « Cause probable des avaries », celles des mentions « Surcharge », « Pas de surcharge », « Chargement bien réparti », « Chargement mal réparti » qui conviennent.

**38** Les wagons chargés ayant un échauffement de boîte doivent être transbordés dans les cas suivants :

- Wagon destiné à l'exportation maritime (transbordement d'office sans attendre l'arrivée du visiteur, s'il n'y a pas de poste de visite dans la gare) ;
- Wagon en destination de l'étranger (à l'exception des wagons de particuliers, pour lesquels il faut demander les instructions de l'expéditeur) ;
- Wagon en destination d'une gare belge et ne pouvant continuer sous charge en toute sécurité, après réparation provisoire ;
- Wagon en destination d'une gare belge chargé de denrées périssables ou d'un transport urgent ;
- Wagon chauffant pour la deuxième fois. Toutefois, si le transbordement présente des difficultés exceptionnelles, la réparation provisoire sous charge est permise, si la cause exacte de l'échauffement est connue.



39 Après examen par le visiteur, et, au besoin, transbordement, le véhicule doit être réparé **provisoirement** par le poste de visite, soit sur place, soit sur la voie spéciale du poste, de manière qu'il puisse être envoyé en réparation définitive à l'atelier de ligne, après apposition d'étiquettes M. 638 B jaunes (véhicule vide) ou de bulletins de constat M. 667 (wagon chargé pouvant aller en sécurité jusqu'à destination de la marchandise).

Pour réparer provisoirement une boîte Isothermos ou Léonard ayant chauffé, le poste de visite doit la bourrer avec du « Perfect packing », après avoir enlevé la palette boulonnée sur le bout de la fusée ainsi que le bouclier; après le bourrage, il faut déposer les pièces démontées ainsi que leurs prisonniers de fixation dans le fond de la cuvette-avant de la boîte.

Un poste de visite ne peut en aucun cas réparer **définitivement** un véhicule avec boîte chauffante. Même s'il a remplacé le train de roues (ce qu'il ne peut faire que s'il dispose d'un train de roues avec fusées en bon état et de coussinets usinés spécialement pour ces fusées), la réparation doit être considérée comme provisoire et le véhicule doit être envoyé à l'atelier pour examen et retarage. La liste des postes de visite qui possèdent une réserve de trains de roues et un appareil de levage figure à l'annexe VI.

40 Sur les étiquettes M. 638 B jaunes apposées pour l'envoi à l'atelier de wagons (bulletins de constat M. 667 pour les wagons chargés), toutes les indications des étiquettes M. 638 primitives doivent être soigneusement reproduites.

41 Pour chaque cas de boîte chauffante, le poste de visite doit envoyer au bureau 23-23 un rapport des constatations faites M. 389.

Lorsqu'un atelier reçoit un wagon avec boîte chauffante à réparer, il doit avertir le jour même, par M. 389, l'atelier responsable de l'échauffement et lui signaler les mal-façons et autres irrégularités constatées, ainsi que toutes les constatations faites aux autres boîtes, par n° de boîte.

En outre, les ateliers de wagons envoient au bureau 23-23 de la Direction du Matériel et des Achats, pour le 5 de chaque mois, un relevé M. 386 relatif aux véhicules à boîtes chauffantes réparés pendant le mois précédent et aux véhicules déjà entrés pour boîtes chauffantes mais pas encore réparés.



Ce bureau instruit les cas d'échauffement de boîte et applique les retenues prescrites; il met les gares de chargement en cause lorsque l'échauffement résulte d'une surcharge ou d'une mauvaise répartition de la charge.

**41bis** Après chaque réparation définitive d'une boîte chauffante à un wagon belge, l'atelier doit :

a) apposer sur chaque longeron du wagon, au-dessus des boîtes du train de roues auquel la réparation a été faite, une marque à la couleur jaune, comportant l'abréviation de l'atelier suivie de la date de la réparation (par exemple RO 4.12.58) ;

b) peindre une croix de St-André à la couleur jaune sur la face verticale du collier du ressort de suspension de la boîte réparée;

c) vérifier et graisser les autres boîtes du wagon;

d) effacer l'ancienne marque de graissage dans l'échelle de graissage et y apposer une nouvelle marque, avec la date de la réparation.

Les inscriptions prescrites en a.) et b) doivent être maintenues jusqu'à la prochaine révision réglementaire. Si une boîte a chauffé deux fois, ou si les deux boîtes d'un train de roues ont chauffé successivement, il y aura donc deux marques sur le longeron au-dessus du train de roues.

Lorsqu'un chauffage de boîte se produit à un wagon déjà porteur d'une marque sur le longeron, le visiteur et l'atelier doivent reproduire dans la rubrique 3 du M. 389 la marque du longeron, en regard du numéro de la boîte correspondant à la marque.

#### E. PIÈCES TOMBÉES DES WAGONS.

**42** Les pièces de wagons, telles que tendeurs, crochets de traction, ressorts, butoirs, ranchers, boyaux de frein, boulons, etc., qui se sont détachées des véhicules en cours de transport sont recueillies :

- par les agents de la Voie, pour les pièces tombées en pleine voie;
- par les agents de l'Exploitation, pour les pièces tombées dans les dépendances des gares.

### 2.3.3.3

Page 20.

Les agents de la Voie remettent ces pièces à la gare la plus proche.

#### 43 Les gares envoient ces objets :

- à l'atelier des wagons le plus proche, s'ils proviennent de wagons **(E)** ou s'ils ne peuvent être identifiés; l'atelier intéressé prend ces objets en magasin par bon de déduction imputé au compte de la réparation des wagons.
- au chemin de fer propriétaire, s'il s'agit de pièces étrangères identifiées. Les envois sont faits aux adresses indiquées à l'annexe VII, par bulletin d'accompagnement mod. C (E. 894).

#### F. AVARIES ET DEGRADATIONS OCCASIONNEES PAR DES PERSONNES ETRANGERES A LA SOCIETE.

##### Constatation.

#### 44 Quand des avaries sont occasionnées à un véhicule belge ou étranger par une personne étrangère à la Société (raccordé ou autre), la constatation doit en être faite contradictoirement, à moins que la personne responsable n'y renonce.

Le chef de gare dresse ensuite de façon complète et précise, sur les indications de l'agent qui a fait la constatation, un procès-verbal d'avaries M. 641.

Ce document doit énumérer notamment tous les organes avariés ou manquants, ainsi que la nature des avaries. Lorsqu'il s'agit d'un véhicule étranger, le procès-verbal M. 641 doit mentionner aussi le nom du réseau propriétaire, les marques de propriété du véhicule, les lettres de série, la date du renvoi au réseau, le n° du train et le point d'échange de sortie.

##### Dégâts causés volontairement.

#### 45 Lorsqu'il est établi que les dégâts résultent d'un fait volontaire, en plus du procès-verbal d'avaries (M. 641) il y a lieu de dresser un pro-justitia (IC 220) en vertu des dispositions de l'art. 528 ou 559 § 1° du code pénal, suivant



que les dégradations ont été commises ou n'ont pas été perpétrées à l'aide de violences ou de menaces. Cet acte, à rédiger par un agent investi des fonctions d'inspecteur de police judiciaire, doit être envoyé, en original, à M. le Procureur du Roi compétent ou à l'Inspecteur en chef de police judiciaire, Direction P.S. — Bureau 50-21 — Police Judiciaire, selon que les faits tombent sous l'application de l'art. 528 ou de l'art. 559 § 1<sup>o</sup> du code pénal. Dans les deux cas trois copies sont à envoyer à l'Inspecteur en chef de police judiciaire et une copie au Comité Supérieur de Contrôle et au Chef de groupe intéressé.

#### 46 Avaries acceptées par le tiers responsable.

Le chef de gare soumet le procès-verbal M. 641 à la signature de la personne responsable pour reconnaissance de sa responsabilité; l'attention de cette personne doit être attirée sur le fait que la signature du procès-verbal M. 641 implique l'obligation de payer ultérieurement la facture des réparations.

Après signature du procès-verbal M. 641, le chef de gare envoie ce procès-verbal au Service M.A. du Groupe (1) et expédie le matériel en réparation (voir art. 47 et 48).

Le Service M.A. du Groupe vérifie le procès-verbal et dresse lui-même la facture en se basant sur le « Tarif des prix normaux à appliquer pour la réparation des wagons avariés par des tiers », à moins que ces avaries ne soient graves et ne nécessitent des réparations sortant du cadre de celles exécutées normalement par un atelier. Sont considérées comme telles les avaries dont le coût de la réparation est évalué, par le bureau M.A. du Groupe, à plus de 3000 F par wagon. Dans ce cas, la facture est établie conformément aux prescriptions de l'annexe VIIbis.

Si le véhicule est détruit ou si l'importance des avaries est telle que le véhicule doit être démolé, le Service M.A. du Groupe doit demander à la Direction M.A., bureau 23-32, les éléments nécessaires pour l'établissement de la facture.

(1) Le chef de gare s'assure que la personne qui signe est habilitée à le faire et si la signature est illisible il la fait compléter par une indication écrite du nom de l'intéressé.

(2) Conformément à l'art. 26, le service M.A. du groupe vérifie l'introduction des procès-verbaux M. 641, à l'aide des étiquettes d'avarie M. 638 et bulletins de constat M. 667 portant la mention « A charge de tiers ».

### 2.3.3.3

Page 22.

S'il s'agit d'une facture de réparation créée à charge d'une firme peu importante, le Service M.A. du Groupe doit la soumettre au Représentant Commercial, pour décision.

Le service M.A. communique la facture au Service de Comptabilité du Groupe (art. 51) et l'envoie ensuite au tiers responsable, en l'invitant à verser l'indemnité due au compte de chèques postaux n° 1010 de la Société.

Si le tiers refuse de payer, le Service M.A. intervient auprès de lui en vue de l'amener à s'exécuter. En cas d'insuccès, il transmet le dossier complet à la Direction P.S. (Bureau 50-21), qui s'occupe alors du litige.

#### 47 Avaries à charge de tiers assurés.

Si le tiers responsable (raccordé ou autre) est assuré à une des sociétés d'assurances ayant conclu avec la S.N.C.B. la convention dite « des salaires horaires » (annexe VIII), il faut agir comme suit :

- L'agent qui a fait la constatation doit évaluer l'importance des dégâts;
- Si l'évaluation dépasse 5 000 F le chef de gare doit prévenir par télégramme le Service M.A. du Groupe et le matériel endommagé doit rester sur place.

Le service M.A. du Groupe doit convoquer immédiatement le délégué de la Cie d'assurance, pour l'expertise contradictoire.

Aussitôt après l'expertise, le matériel avarié doit être envoyé à l'atelier, que le Service M.A. du Groupe doit prévenir spécialement en lui envoyant le procès-verbal M. 641 et en attirant son attention sur ce que la facture doit être établie sur la base des travaux réellement effectués, avec application des taux horaires et de frais généraux fixés par la convention.

- Si l'évaluation est inférieure à 5 000 F le chef de gare doit envoyer immédiatement le matériel avarié en réparation et prévenir l'atelier, avec copie au Service M.A. du Groupe; l'atelier doit dresser la facture comme indiqué ci-dessus.

Pour l'encaissement du montant des avaries, il est procédé comme il est indiqué à l'Art. 46.

## 48 Avaries non acceptées par le tiers.

Si le tiers refuse de signer le procès-verbal M. 641 et si l'importance des dégâts dépasse 1000 F d'après l'évaluation faite par l'agent qui a fait la constatation, le chef de gare en avise par télégramme le Service M.A. du Groupe et le matériel endommagé doit rester sur place<sup>(1)</sup>.

Ce service invite **immédiatement**, par lettre recommandée, le tiers responsable à procéder, sous toutes réserves quant à la question de responsabilité, à la constatation contradictoire des dégâts; si l'intéressé accepte la responsabilité et s'offre à payer le montant de la constatation, il convient d'en faire l'encaissement sur-le-champ, pour solde de tout compte. S'il conteste sa responsabilité, le dossier doit être transmis immédiatement, avec le détail estimatif, au bureau 50-21 (Direction P.S.), qui poursuivra l'affaire.

Si le tiers responsable se dérobe ou ne répond pas à la convocation, il convient de faire immédiatement une estimation unilatérale détaillée des dégâts et d'en demander le paiement au tiers endéans la huitaine : si le tiers ne donne pas signe de vie ou conteste sa responsabilité, le dossier, avec devis estimatif, doit être envoyé au bureau 50-21 (Bureau P.S.), comme ci-dessus.

Dans aucun cas, on ne peut attendre la réparation complète et l'établissement de factures en règle pour inviter le tiers à payer les dégâts. Dans le cas où l'intéressé verse une provision, avec promesse d'accepter le montant de la facture, alors seulement l'encaissement peut être différé jusqu'après la réparation et dans ce cas il sera procédé comme si le tiers avait accepté le procès-verbal M. 641.

Lorsqu'il s'agit de dégâts très importants, dépassant 5 000 F et que le tiers se dérobe à l'expertise contradictoire, le Service M.A. du Groupe en avise, endéans les 48 heures, la Direction P.S. (Bureau 50-21), qui décidera s'il n'est pas préférable de faire procéder à une expertise en référé.

Aussitôt après l'expertise, le matériel avarié doit être envoyé à l'atelier, que le Service M.A. du Groupe doit prévenir spécialement en lui envoyant le procès-verbal M. 641 et en signalant qu'une expertise a été faite à l'intervention du Service M.A. du Groupe, qui s'occupe de l'encaissement du montant de l'expertise.

(1) De plus, si dans le délai d'une semaine, le PV M 641 signé n'est pas en possession du chef de gare, Avis no 34 M. — Juin 1959. celui-ci doit en Av. - Justicia (D 220) et un rapport spécial d'accident (D 231 a).

### 2.3.3.3

Page 24.

Pour les petites dégradations, ne dépassant pas 300 F, il est procédé comme si le procès-verbal M. 641 avait été signé par le tiers responsable (voir art. 46).

#### 49 Avaries aux boyaux de frein.

Si des boyaux de frein sont avariés ou manquants et s'il n'y a pas d'avaries aux véhicules proprement dits, il n'est pas dressé de facture. Le chef de gare invite le tiers responsable à lui payer l'indemnité due (1) et fait mention du paiement sur le procès-verbal M. 641. Il provoque le remplacement des boyaux avariés ou manquants par les soins du poste de visite le plus proche.

#### 50 Avaries causées par des étrangers.

Si une personne étrangère au pays, ayant occasionné des dégâts à un véhicule, demande l'estimation d'office des frais de réparation, et désire payer immédiatement la somme estimée due, le chef de gare en fait mention au procès-verbal M. 641 et demande au Service M.A. du Groupe, les renseignements qui lui sont nécessaires pour dresser une facture. Copie de celle-ci est jointe au procès-verbal M. 641, qui est envoyé ensuite au Service M.A. du Groupe.

#### 51 Comptabilisation des indemnités.

Pour les factures établies par le Service M.A., le bureau de comptabilité du Groupe dresse les mandats de recettes au fur et à mesure qu'elles lui sont communiquées.

Pour les indemnités encaissées directement par le chef de gare (art. 49 et 50 ci-avant) et versées par lui à son compte pour ordre, le bureau de comptabilité du Groupe les fait virer, fin de chaque mois, au compte de chèques postaux n° 1010 et dresse le mandat de recettes.

#### 52 Avaries occasionnées au cours du transport par la nature du chargement.

a) Il n'est pas dressé de procès-verbal M. 641 pour les avaries qui sont occasionnées au cours du transport par la

(1) L'indemnité est de ~~150~~<sup>150</sup> F lorsque le tube en caoutchouc seul doit être remplacé, et de ~~375~~<sup>375</sup> F lorsque le remplacement comporte non seulement le tube mais aussi les têtes, raccords, etc., c'est-à-dire le boyau complet.

nature du chargement (chaux, cendrées, produits chimiques, chevaux, voitures foraines ou de déménagement, etc.). Les frais des réparations qui en résultent sont supportés par la Société.

b) Il est fait exception à cette règle quand des wagons chargés de chevaux en provenance de l'étranger et à destination de notre réseau sont avariés par ces animaux et ce pour autant qu'il s'agisse de wagons EUROP étrangers, de wagons EUROP belges ou d'autres wagons belges.

Il en est de même pour les envois de ce genre en transit par nos lignes, dans le cas où le wagon doit être transbordé et réparé par nos soins.

La gare d'arrivée du transport doit porter à charge de l'envoi une indemnité forfaitaire de réparation des planches brisées sur les bases suivantes :

— par planche de paroi : .....	122 F,
— par planche de porte : .....	92 F,
— par planche de fond : .....	142 F,

l'encaisser du destinataire et la verser aux produits extraordinaires, rubrique « Atténuations de dépenses » § avaries.

S'il s'agit d'un wagon transbordé, la gare où le transbordement a eu lieu doit inscrire en lettre de voiture et sur la feuille de route le montant de l'indemnité à porter en compte, verser ce montant aux produits extraordinaires et en faire reprise sur la gare d'arrivée de l'envoi.

c) Font aussi exception à la règle, les avaries dues à un incendie ou à une explosion. Pour ces avaries, il faut agir comme suit :

- Le chef de la gare où elles sont constatées dresse immédiatement, de concert avec un agent compétent du service du Matériel et des Achats, un procès-verbal M. 641 à charge de l'expéditeur et le lui fait parvenir d'urgence par l'intermédiaire de la gare ou de la halte la plus proche de son domicile, en l'invitant à signer ce document pour acceptation, ou à venir, dans les 48 h., reconnaître contradictoirement les avaries qui sont relevées à sa charge.



- La lettre d'envoi doit porter qu'en cas de refus d'acceptation ou qu'en l'absence d'une réponse endéans le délai fixé, il sera procédé à la nomination d'experts en référé et que les frais à en résulter seront supportés par l'expéditeur.
- Quand le procès-verbal M. 641 est accepté par l'expéditeur responsable, le chef de gare le transmet au Service M.A. du Groupe, qui se conforme aux dispositions de l'article 49 ci-avant.
- Si l'expéditeur ne répond pas dans le délai fixé ou ne renvoie pas le procès-verbal M. 641 accepté, le chef de gare en prévient le Service M.A. du Groupe. Le Délégué M.A. décide, suivant l'importance des frais de réparation, s'il y a lieu de recourir à la nomination d'experts en référé. Dans l'affirmative, il fait le nécessaire d'urgence pour provoquer cette nomination.
- La nomination d'experts en référé se demande par exploit d'huissier avec assignation à comparaître à l'audience. La formule à employer est reprise à l'annexe IX. Si le tiers responsable est commerçant, le modèle d'exploit doit être remis à un huissier; s'il ne l'est pas, le modèle doit être remis à l'avoué de la Société, dans l'arrondissement.
- Le Délégué M.A. désigne un fonctionnaire pour assister à l'audience et à l'examen par les experts.
- Si le wagon avarié est en destination d'une gare située hors du réseau de la Société, le chef de gare doit le faire transborder.
- Si le véhicule avarié appartient à un réseau étranger, le chef de gare en réfère téléphoniquement au Service M.A. du Groupe et lui donne les renseignements nécessaires pour permettre l'évaluation approximative des frais de réparation. Si ces frais sont peu importants, ce Service donne l'ordre de rapatrier immédiatement le véhicule et d'envoyer le procès-verbal M. 641 à l'acceptation du tiers responsable. Il est renoncé, dans ce cas, à la nomination éventuelle d'experts en référé.

**53 Dégradations causées par le chaulage de la marchandise.**

Quand une caisse de wagon est souillée extérieurement par le chaulage de la marchandise sur un raccordement, le raccordé en est rendu responsable.

Si ce raccordé ne se charge pas du nettoyage, le visiteur ou l'agent en tenant lieu fait ce nettoyage sur place, au moyen d'une loque mouillée (1), et agit ensuite comme suit :

- Peinture abîmée, à renouveler en partie ou en totalité : le visiteur applique des bulletins de constat M. 667 sur le wagon chargé et mentionne sur ces documents, sous la rubrique « Divers » : « Repeindre partie de la caisse abîmée par chaulage ».
- Peinture non abîmée : le visiteur dresse un bulletin de constat M. 667 sans l'appliquer sur le véhicule et le remet au chef de gare ou à son délégué (art. 22).

Le chef de gare crée ensuite à charge du raccordé un procès-verbal M. 641 indiquant la surface nettoyée, le temps consacré au travail et éventuellement la surface à repeindre, et agit comme dit à l'article 46 ci-avant.

Le véhicule ne peut pas être retenu.

---

(1) Les wagons vides doivent être remis propres aux raccordés. S'ils portent d'anciennes taches provenant d'un chaulage antérieur, celles-ci doivent être enlevées par le personnel de l'exploitation.



## **Avaries et irrégularités justifiant le rebut.**

---

### **ESSIEUX MONTES.**

1. Traces d'un déplacement d'une roue sur l'essieu.  
Un suintement d'huile entre l'essieu et le moyeu de la roue ne prouve pas d'une façon certaine qu'il y ait décalage; il faut que le déplacement soit lui-même constaté.
2. Roue dont le moyeu est fendu.
3. Roue à rayons dont la jante est cassée de part en part.  
Des commencements de rupture à la jante ne sont pas des motifs de rebut.
4. Roue ayant un rayon cassé de part en part ou plus d'un rayon fissuré.
5. Roue en une seule pièce ou corps de roue pleine ayant une fissure radiale de plus de 20 mm de long ou plus d'une fissure radiale quelle qu'en soit l'importance.  
Roue en une seule pièce ou corps de roue pleine ayant une fissure circulaire s'étendant sur au moins un dixième de la longueur du cercle le long duquel elle s'étend.
6. Roue fondue d'une seule pièce présentant une fente.  
Roue fondue d'une seule pièce présentant des éclats au bord extérieur, quand ils dépassent 10 mm dans le sens de l'axe de la roue.  
  
Roue fondue d'une seule pièce dont le boudin cassé est réparé par des morceaux de métal rapportés fixés par soudure autogène.

### 2.3.3.3

#### Annexe I.

Page 2.

De légères paillettes sur la surface de roulement, ainsi que des défauts sans importance au corps de roue provenant de la fonte, ne sont pas des motifs de rebut (1).

7. Roue dont le boudin a moins de 20 mm d'épaisseur mesurée à 10 mm en contre-bas du cercle de roulement.

Cette prescription ne s'applique pas aux essieux intermédiaires des véhicules non montés sur bogies et aux essieux intermédiaires des bogies.

Roue ayant le boudin tranchant, c'est-à-dire dont l'usure est telle qu'il s'est formé une arête vive. (2).

---

(1) Entre la S.N.C.F., les Chemins de fer suisses et la S.N.C.B., il a été convenu d'appliquer, pour la réforme à l'échange, les règles provisoires suivantes, en complément de celles figurant sous n° 6 :

1. **Auréoles sur la surface de roulement** (changement de teinte, petites zones de légères craquelures, sans autre défaut). Ne pas réformer.
2. **Criques ou fissures transversales.**
  - a) sur la surface de roulement, sans intéresser le boudin. Réformer si la longueur dépasse 65 mm;
  - b) au boudin (y compris le congé). Réformer dans tous les cas.
3. **Plats sur la surface de roulement.** Réformer si la flèche dépasse 2 mm.
4. **Exfoliations, cavités, trous à la surface de roulement.** Réformer si la longueur du défaut dans le sens du cercle de roulement dépasse 65 mm.
5. **Eclats, fragments arrachés.**
  - a) au bord extérieur du roulement. Réformer si l'éclat dépasse 10 mm dans le sens de l'axe de l'essieu;
  - b) au boudin. Réformer dans tous les cas.(2) En service intérieur, est également considéré comme boudin tranchant tout boudin dont l'angle formé par la face côté rail et le plan du cercle de roulement est inférieur à 14°.

Cette prescription n'étant pas valable en service international, les postes d'échange appliquent les règles suivantes aux wagons se trouvant dans ce cas :

- Wagon belge sortant chargé ou vide : ne pas rebuter et laisser continuer tel quel;
- Wagon belge rentrant chargé : ne pas rebuter, mais apposer des bulletins de constat M. 667 pour rebut après déchargement;
- Wagon belge rentrant vide : rebuter par étiquettes M. 638 C;
- Wagon étranger entrant ou sortant vide ou chargé : n'apposer aucune étiquette et laisser continuer le véhicule tel quel.

Cette dernière règle est à appliquer également par les postes de visite de l'intérieur, qui n'ont donc pas à se préoccuper de la valeur de l'angle du boudin des roues des wagons étrangers; seule la constatation d'une arête vive nécessite l'application d'étiquettes M. 638 C.

8. Roue avec plat sur la surface de roulement, de plus de 3 mm de flèche (1).
9. Roue dont la surface de roulement est en partie écrasée, bandage cassé ou présentant une fissure transversale ou longitudinale.
10. Roue à bandage rapporté :
  - a) Lorsque le bandage est lâché ou présente des traces d'un déplacement transversal;  

Le déplacement par rotation dans le plan de la roue, d'un bandage fixé par cercle-agrafe, cercle de retenue ou de sûreté, n'est pas un motif de rebut, si l'on ne peut trouver des traces d'un déplacement transversal ou d'autres indices de décalage;
  - b) Lorsque, en cas de fixation au moyen de cercles-agrafes rapportés, les rebords (ou talons) des bandages ou bien les cercles eux-mêmes ont des fentes de plus de 100 mm, ou bien lorsque plus de deux boulons d'attache des agrafes sont rompus.
11. Essieu présentant un commencement de rupture ou une fente, ou essieu dans lequel ces défauts ont été réparés par soudure.

Essieu faussé.

12. Essieu sur lequel frottent des tirants de frein ou d'autres pièces, si celles-ci ne peuvent être enlevées sans difficultés ou suspendues de façon à supprimer le frottement ainsi que la chute des pièces.

Essieu ayant des parties usées par le frottement, si ces parties ont des arêtes vives.

Essieu ayant des parties usées par le frottement, dont l'usure dépasse 2,5 mm de profondeur.

13. Epaisseur du bandage rapporté des roues, inférieure à 25 mm. *30 mm pour les wagons [S] et [SS] à 25 m pour les autres véhicules.*

(1) En service international (véhicule à l'échange ou véhicule destiné à l'étranger), le rebut est ordonné dès qu'un plat sur la surface de roulement a plus de 2 mm de flèche.

### **2.3.3.3**

**Annexe I.**

**Page 4.**

14. Hauteur du boudin de roue, supérieure à 36 mm ou inférieure à 25 mm.
15. Ecartement extérieur des boudins des roues (mesuré à 10 mm en contre-bas des cercles de roulement au voisinage des rails), supérieur à 1426 mm ou inférieur à 1410 mm.

---

#### **BOITES D'ESSIEUX**

1. Boîte d'essieu avariée de sorte qu'elle ne peut plus contenir la matière lubrifiante.

Des ruptures du logement de la rondelle obturatrice, qui n'atteignent pas la partie de la boîte contenant l'huile, ne sont pas des motifs de rebut.

2. Boîte d'essieu dont les glissières n'emboîtent pas, dans toutes les positions de la boîte, les surfaces de guidage de la plaque de garde.
3. Boîte d'essieu avec bourrage de fibre et de copeaux de bois maintenant la matière lubrifiante.
4. Coussinet ayant fortement chauffé.
5. Boîte d'essieu insuffisamment pourvue de matières de graissage.

---

#### **RESSORTS DE SUSPENSION.**

1. Déplacement d'un ressort de suspension ou de sa feuille maîtresse, dans le sens longitudinal, de plus de 20 mm pour les essieux rigides, de plus de 10 mm pour les essieux orientables.
2. Rupture de la feuille maîtresse d'un ressort de suspension.
3. Rupture d'une seule feuille intermédiaire, si l'avarie se trouve à une distance du centre, inférieure au quart de la longueur de la feuille.

4. Rupture d'un ressort en spirale ou d'un ressort en hélice appartenant à la suspension principale.
5. Rupture d'un ressort auxiliaire en spirale ou en hélice servant d'amortisseur, s'il en résulte un dérèglement prononcé de la suspension principale.
6. Absence ou rupture d'une pièce nécessaire à la fixation des ressorts. Bride de ressort desserrée.
7. Distance inférieure à 10 mm (20 mm pour les wagons marqués St) entre le collier du ressort de suspension et les parties de la caisse ou du brancard, qui peuvent venir en contact avec lui.  
Traces de contact entre le collier du ressort et la caisse ou le brancard.  
Les traces anciennes de contact sur le collier du ressort ou entre les ressorts et les supports de sécurité latéraux ne sont pas motifs de rebut.
8. Traces récentes de contact entre les roues et la caisse ou le brancard.
9. Différence exagérée entre les flèches des ressorts de suspension (1).

---

### **APPAREILS DE CHOC.**

1. Absence d'un tampon.
2. Absence des pièces qui empêchent les tiges des tampons ou les tampons plongeurs de tomber.
3. Rupture ou avarie du ressort de tampon ou des autres parties du tampon, lorsque l'action du tampon se trouve de ce fait annihilée (2).
4. Faux-tampons avariés dont la fixation n'offre pas une garantie suffisante de solidité ou faux-tampons pour lesquels le guidage des tiges de tampon ou des tampons plongeurs n'est pas assuré.
5. Faux-tampons à embase circulaire présentant, dans le congé, une fissure dépassant le quart de la circonférence.
6. Faux-tampons à plusieurs branches présentant plus d'une branche fissurée.

---

(1) Pas applicable en service international.

(2) Lorsqu'il s'agit de tampons de construction fermée, une compression à la main de 30 mm au maximum est tolérée pour un seul tampon à chaque extrémité.

## 2.3.3.3

Annexe I.

Page 6.

### APPAREILS DE TRACTION.

1. Attelages cassés, crochets de traction rompus ou présentant des commencements de rupture, lorsque l'attelage réglementaire avec d'autres véhicules devient impossible.
2. Tige de traction rompue ou présentant des commencements de rupture, manchon ou boulon ou clavette de manchon rompu ou manquant.

3. Dans le cas de traction discontinue :

Rupture quelconque d'une feuille maîtresse du ressort à lames ou rupture d'une autre feuille si l'avarie se trouve à une distance du centre du ressort inférieure au quart de la longueur de la feuille.

Rupture ou avarie d'un ressort en spirale ou d'un ressort en hélice, ou d'un ressort-bagues. Détérioration d'un ressort en caoutchouc armé.

Dans le cas de traction continue :

Rupture ou avarie d'un ressort, lorsque l'action du ressort est entravée au point que l'on puisse s'en apercevoir au moment de l'accouplement.

Support de ressort de traction présentant un commencement de rupture pouvant entraver le bon fonctionnement de l'appareil de traction.

---

### CHASSIS ET CAISSE.

1. Plaque de garde disloquée qui ne peut pas être assujettie par le serrage des boulons.
2. Demi-plaque de garde non fourchue rompue. Demi-plaque de garde non fourchue présentant un commencement de rupture dépassant un quart de la section horizontale ou une fissure, si elle se trouve près d'un boulon ou rivet de fixation ou joint soudé et en direction de ceux-ci.

Demi-plaque de garde fourchue ayant la branche verticale ou la jambe de force rompue. Demi-plaque de garde fourchue présentant un commencement de rupture dépassant un quart de la section de la branche verticale ou de la jambe de force ou une fissure, si elle se trouve près d'un boulon ou rivet de fixation ou joint soudé et en direction de ceux-ci.

3. Longerons, traverses extrêmes, ou traverses intermédiaires intéressées à l'attelage : fissure transversale intéressant l'âme; aux endroits où les supports de suspension sont fixés aux longerons, fissure longitudinale entre l'aile et l'âme dépassant 150 mm de longueur; autre fissure longitudinale de plus de 250 mm de longueur.
4. Couverture de toiture détachée ou soulevée.
5. Pièces de la membrure de la caisse brisées ou détachées, avaries aux portes et à leurs appareils de guidage et de fermeture, ainsi qu'aux parois de la caisse, au plancher, à la toiture et à la guérite quand elles peuvent entraîner la détérioration du chargement ou compromettre la sécurité de l'exploitation.
6. Mauvais fonctionnement ou inefficacité des dispositifs d'arrêt, en position entr'ouverte, des portes roulantes des fourgons (si le visiteur ne peut remédier sur-le-champ à la défectuosité).





## Matériel à marchandises.

### AVARIES ET IRREGULARITES NE JUSTIFIANT PAS LE REBUT.

<b>Organes de frein</b>	Support de boyau plié, si le boyau peut encore s'y placer sans être tordu ou sans présenter une courbe trop prononcée.
<b>Organes de roulement</b>	Bandage lâché, mais recalé et ayant encore un son convenable.  Manquant ou mauvais état de rondelle obturatrice.
<b>Organes de suspension</b>	Menotte de ressort usée, pour autant que l'épaisseur soit encore supérieure à 8 mm.
<b>Organes de choc</b>	Boisseau de butoir restant fixé par 3 boulons. Ressort de choc brisé dans les plus petits diamètres des spires, pour autant que le travail élastique ne soit pas réduit de plus d'un tiers, c'est-à-dire :  — bris d'une spire pour les ressorts comportant 3 ou 4 spires ;  — bris de 2 spires pour les ressorts comportant 5 ou 6 spires ;  — et ainsi de suite.
<b>Organes de traction</b>	Support de traction fissuré transversalement, si le support reste fermement attaché par les rivets et s'il n'y a pas danger de prochain lâchage des rivets.
<b>Châssis</b>	Plaque de garde pliée légèrement.  Sous-garde remplacée provisoirement par une clame.

### 2.3.3.3

Annexe II.

Page 2.

#### Caisse

Lisse inférieure de plancher fissurée. Plancher brûlé localement, susceptible d'être rendu étanche par application d'un placard. Plancher brisé ou manquant, lorsque la sécurité de la marchandise n'est pas compromise.

Console de caisse fissurée.

Arbre à cames déformé, pour autant que la fermeture de la porte d'about puisse être assurée convenablement.

Un des deux œilletons d'une charnière de porte brisé, lorsque le battant est fixé au montant au moyen de trois charnières au moins.

Une diagonale de caisse brisée à un wagon-tombereau, lorsque la diagonale reste fixée sans empiéter sur le gabarit.

Pour une paroi quelconque, **un seul** montant de caisse brisé. (1).

#### Accessoires

Crochet de traction chevaline avarié ou manquant. Porte-disque ou porte-lanterne avarié ou manquant.

Main courante pliée.

#### Divers

Dossier de vigie manquant.

Vitre de vigie brisée ou manquante.

Poêle de fourgon manquant.

---

(1) Le rebut est justifié :

- Quand deux montants sont brisés sur une même paroi;
- Quand un montant de porte est brisé;
- Quand un montant en bois de paroi d'about est brisé.

## Matériel à marchandises.

### LISTE D'AVARIES GRAVES A CONSTATER PAR ETIQUETTES M. 638 C ROUGES

	Nature de l'avarie	Observations.
Organes de roulement.	<p>Essieu brisé ou plié. Roue décalée. Roue portant trace de déplacement sur l'essieu. Bandage brisé, fendu ou écrasé. Bandage lâché.</p> <p>Bandage ayant un boudin tranchant.</p> <p>Boîte à huile cassée. Boîte chauffante. Boîte endommagée au point qu'elle ne constitue plus un guide suffisant pour l'essieu.</p>	<p>Le visiteur doit apprécier la nature et la gravité du lâchage; le sondage au marteau s'impose.</p> <p>Le visiteur doit faire bien attention quand il n'y a pas d'arête vive, l'angle d'inclinaison étant seul en cause; il doit vérifier au moyen du calibre en bon état.</p>
Organes de suspension.	<p>Feuille maîtresse de ressort brisée.</p> <p><del>Ressort de suspension tellement affaibli qu'il n'y a plus contact à la roue.</del></p> <p>Collier de ressort en contact avec le longeron.</p>	

	Nature de l'avarie	Observations.
Organes de choc.	Plateau, tige ou piston de butoir, cassé ou manquant.	La réparation provisoire <b>sur place</b> n'est pas toujours nécessaire. Le visiteur doit envisager la possibilité d'acheminer le véhicule seul ou en queue de rame, si le service réparateur se trouve dans la gare de rebut.
Organes de traction.	Avaries de nature à empêcher l'attelage.	Idem.
Châssis.	Longeron brisé. Longeron plié, si la hauteur de tamponnement n'est plus normale ou si le châssis n'est plus d'équerre. Plaque de garde cassée; plaque de garde déformée, venant en contact avec la roue ou avec le ressort de suspension.	La réparation provisoire <b>sur place</b> n'est pas toujours nécessaire. Le visiteur doit envisager la possibilité d'acheminer le véhicule seul ou en queue de rame, si le service réparateur se trouve dans la gare de rebut.

## Matériel à marchandises.

**TABLEAU D'EMPLOI DES ETIQUETTES M. 639  
ET M. 639bis POUR LES AVARIES DU FREIN.**

Nature de l'avarie	Etiquettes à utiliser
I. Frein à vis seul avarié.	Etiquette M. 639 : Talon et volant de gauche.
II. Frein à air seul avarié.	Etiquette M. 639 : Talon et volant de droite.
III. Frein à vis et frein à air avariés.	Etiquette M. 639 complète.
IV. Conduite générale d'un wagon à conduite blanche avariée.	Etiquette M. 639bis.
V. Conduite générale d'un wagon à conduite blanche avariée, ainsi que frein à vis.	Etiquette M. 639 : Talon et volant de gauche. Etiquette M. 639bis.
VI. Conduite générale d'un wagon à frein complet avariée.	Etiquette M. 639 : Talon et volant de droite. Etiquette M. 639bis.
VII. Conduite générale d'un wagon à frein complet avariée, ainsi que le frein à vis.	Etiquette M. 639 complète. Etiquette M. 639bis.



**TABLEAU INDIQUANT LES TERMES A EMPLOYER POUR REMPLIR CERTAINES  
RUBRIQUES DES ETIQUETTES D'AVARIES M. 638 ET DES BULLETINS  
DE CONSTAT M. 667.**

Terme à employer pour indiquer la nature de l'avarie en regard de la rubrique « Divers »	Terme à employer pour remplir la rubrique « Cause probable des avaries »	Terme à employer pour remplir la rubrique « A charge de »	pour les constatations faites dans les trains à l'arrivée
<b>APPAREILS DE CHOC.</b>			
Plateau de butoir ou tige de butoir cassée	choc	gare	train
Plateau de butoir ou tige de butoir plié	choc	gare	train
Plateau de butoir dérivé	usure	matériel	matériel
Tige de butoir calée	choc	gare	train
Boisseau de butoir cassé	choc	gare	train
Intercalaire de boisseau de butoir cassé, en fer	choc	gare	train
Intercalaire de boisseau de butoir cassé, en bois	choc ou usure	gare ou matériel	train ou matériel
Ressort de choc cassé	choc	gare	train
Rondelle de choc cassée ou manquante	choc	gare	train
<b>APPAREILS DE SUSPENSION</b>			
Ressort déplacé	choc ou cas fortuit <i>voir métal</i>	gare ou matériel ou matériel gare	train ou matériel ou
Ressort ayant des feuilles cassées	ou département ou sur charge.	matériel gare ou chargement	gare matériel ou chargement

<p>Terme à employer pour indiquer la nature de l'avarie en regard de la rubrique « Divers »</p>	<p>Terme à employer pour remplir la rubrique « Cause probable des avaries »</p>	<p>Terme à employer pour remplir la rubrique « A charge de »</p>	<p>pour les constatations faites dans les trains à l'arrivée</p>
<p>Menotte ou pivot de menotte cassé ou déplacé ou ayant des boulons manquants                      Collier de ressort cassé                      Ressort affaîssé                      Tasseau de ressort cassé</p>	<p>usure                      choc, ou mauvaise soudure                      surcharge, usure ou type trop faible                      choc, mauvais chargement</p>	<p>matériel                      gare ou matériel                      gare ou matériel                      gare</p>	<p>matériel                      train ou matériel                      gare d'origine ou matériel                      train ou gare de départ du train</p>
<p><b>APPAREILS DE TRACTION</b></p>			
<p>Crochet de traction cassé                      Barre de traction cassée                      Manchon de traction cassé                      Ressort de traction cassé ou déplacé                      Crochet de traction ayant le filet usé                      Traction trop longue</p>	<p>réaction                      usure                      mauvais réglage</p>	<p>matériel                      matériel                      matériel</p>	<p>train                      matériel                      matériel</p>
<p><b>PORTES</b></p>			
<p>Porte défixée (wagon couvert)</p>	<p>choc, fermeture ou ouverture brusque, vice de construction</p>	<p>gare                      matériel</p>	<p>train                      matériel</p>



Crochet de suspension de porte cassé (wagon couvert)	choc	gare	train
Tôle de gouttière de porte manquante (wagon couvert)	fixation défectueuse ou usure	atelier	atelier
Encadrement de porte cassé ou forcé (wagon couvert)	choc	gare	train
Porte ouverte, forcée ou sortant du gabarit (wagon-tombereau)	mauvais chargement	gare	train
Porte d'about avariée (wagon-tombereau)	choc	gare	train
Paroi d'about de wagon plat avariée	choc	gare	train
<b>FERMETURE DOUANIERE</b>			
Fermeture boulonnée	réparation défectueuse	matériel	matériel
Sûreté cassée	choc	gare	train
Fermeture manquante, cassée ou avariée	choc	gare	train
<b>PLAQUES DE GARDE</b>			
Plaque de garde cassée ou fortement pliée	choc	gare	train
Plaque de garde disloquée	usure	matériel	matériel

Terme à employer pour indiquer la nature de l'avarie en regard de la rubrique « Divers »	Terme à employer pour remplir la rubrique « Cause probable des avaries »	Terme à employer pour remplir la rubrique « A charge de »
<p align="center"><b>BOITES</b></p> <p>Coussinet déplacé</p>	<p>choc, déraillement ou basculement latéral</p>	<p>gare ou tiers</p>
<p>Boite chauffante</p>	<p>indéterminée (1)</p>	<p>matériel gare</p>
<p>Sous-boîte à huile cassée</p>	<p>choc</p>	<p>matériel train</p>
<p align="center"><b>ROUES</b></p>		
<p>Bandage lâché</p>		
<p>Essieu entaillé</p>		
<p>Boudin tranchant</p>	<p>inconnue</p>	<p>matériel</p>
<p>Roue décalée</p>		
<p>Boudin trop haut</p>		
<p>Essieu plié</p>	<p>déraillement</p>	<p>train</p>
<p align="center"><b>CHASSIS</b></p>		
<p>Longeron plié ou cassé</p>		
<p>Diagonale de châssis pliée ou cassée</p>	<p>choc ou déraillement</p>	<p>gare</p>
<p>Longrine pliée ou cassée</p>		<p>train</p>

(1) Si la cause réelle peut être déterminée, l'indiquer.

Equerre d'assemblage lâchée	réparation défectueuse	matériel	matériel
Arc-boutant cassé	inconnue	matériel	matériel
Traverse de tête pliée ou cassée	choc ou réaction	gare	train
<b>BOGIES</b>			
Boulon d'armature lâché ou manquant	cas fortuit	matériel	matériel
Pivot de bogie cassé ou sans clavette	choc	gare	train
Ressort à lames de traverse dans seuse déplacé	cas fortuit	matériel	matériel
Longeron de bogie plié ou cassé	choc	gare	train
Sommier brisé	choc	gare	train
<b>CAISSE</b>			
Caisse déformée	choc	gare	train
Planche de fond cassée ou défixée	chargement ou déchargement de la marchandise ou usure	gare ou matériel	chargement ou déchargement de la marchandise ou matériel
Battant de tête ouvert ou cassé	choc ou prise en écharpe	gare	train
Toile d'impériale déchirée ou arrachée	vent	matériel	matériel
Planche de tête ou frise cassée	choc	gare	train
Console support de caisse cassée	choc	gare	train
Main courante cassée ou arrachée	choc ou prise en écharpe	gare	train

Terme à employer pour indiquer la nature de l'avarie en regard de la rubrique « Divers »	Terme à employer pour remplir la rubrique « Cause probable des avaries »	Terme à employer pour remplir la rubrique « A charge de »	pour les constatations faites dans les trains à l'arrivée
<b>REVISION OU GRAISSAGE</b>			
Révision ou graissage expiré (1) Chargement fait sur wagon dont le délai était expiré ou sur le point de l'être Sans date de révision	— — —	matériel gare  gare	matériel gare de chargement  gare de chargement
<b>BACHAGE</b>			
Bâche fixée par du fil de fer Bâche déchirée Chargement insuffisamment bâché	— vent ou chargement —	gare matériel ou gare gare	gare de chargement matériel ou gare de chargement gare de chargement
<b>ACCESSOIRES AMOVIBLES</b>			
Boyaux d'accouplement coupé ou manquant Organes en cuivre de frein continu manquants Robinet de vidange de wagon citerne manquant	acte de malveillance acte de malveillance acte de malveillance	gare gare gare	train train train

(1) Les mots « Révision » ou « Graissage » doivent être inscrits en capitales d'imprimerie et être suivis des marques afférentes à l'opération périmée. Exemples : REVISION SGL 3.7.54, GRAISSAGE 326 5.6.55.

### CHARGEMENTS

Chargement mal réparti  
Chargement mal arrimé  
Chargement trop large  
Chargement déplacé

--  
--  
--  
choc

gare  
gare  
gare  
gare

gare de chargement  
gare de chargement  
gare de chargement  
gare de chargement  
si le chargement était  
mal conditionné ou  
dernière gare d'escale  
où le wagon a été  
manœuvré

### Remarques.

1. Pour les avaries qui sont à charge du matériel, les étiquettes doivent toujours mentionner les marques des services (atelier et poste de visite) qui ont opéré les dernières réparations et les dates de celles-ci (marques du cartouche des services réparateurs).
2. Pour les avaries constatées à charge de raccordés, expéditeurs et autres particuliers, compléter la rubrique « A charge de » par « tiers ».
3. Quand des cassures constatées en gare ou dans les trains au départ sont anciennes (rouille) pour au moins 50 %, elles doivent être mises à charge du matériel.
4. En cas de rebut pour une avarie qui avait auparavant été marquée de la lettre V (art. 4), la rubrique « A charge de » doit être complétée par « Train », dans tous les cas.



**POSTES DE VISITE DISPOSANT D'UNE RESERVE  
DE TRAINS DE ROUES.**

---

Groupe d'Anvers.	Anvers-Kiel. Louvain. Muizen.
Groupe de Bruxelles.	<del>Bruxelles-T.T.</del>
Groupe de Charleroi.	Erquelines . Montignies.
Groupe de Gand.	Courtrai. <del>Denderleeuw.</del> Merelbeke. Zeebrugge.
Groupe de Hasselt.	Winterslag.
Groupe de Liège.	<del>Angleur.</del> <del>Flémalle Haute.</del> Gouvy. Montzen.
Groupe de Mons.	Haine-Saint-Pierre. <del>Saint-Chislain.</del> <del>Tournai.</del>
Groupe de Namur.	Athus. Bertrix. Ciney. Jemelle. Latour. Ottignies. Stockem.





## Matériel à marchandises.

### ADRESSES AUXQUELLES DOIVENT ETRE RENOVYEEES LES PIECES TOMBEEES DE VEHICULES ETRANGERS.

Réseaux propriétaires des pièces	Adresses auxquelles les pièces doivent être envoyées directement	Observations
Chemin de fer fédéral allemand.	Poste de visite belge de Montzen.	Ce poste envoie les pièces au service allemand de Aachen.
Chemins de fer outre-rhénans (autrichiens, hongrois, tchécoslovaques, polonais, yougoslaves, roumains, danois, etc.).	Id.	Ce poste réexpédie les pièces au service du réseau propriétaire indiqué à la Liste des adresses du RIV.
Chemins de fer sarrois, suisses et italiens.	Poste de visite de Stockem.	Id.
Chemins de fer luxembourgeois.	Ateliers des Chemins de fer luxembourgeois, à Pétange.	
Chemins de fer néerlandais.	Atelier central des Chemins de fer néerlandais, à Amersfoort.	Pour les accouplements de frein : Atelier central des Chemins de fer néerlandais, à Tilburg.
Société Nationale des Chemins de fer français.	Au chef de la gare frontière française la plus proche.	
Chemin de fer d'Anzin.	Chemin de fer de Somain à Anzin, Service Traction et Matériel à Anzin (Nord), par Péruwelz.	
Chemins de fer britanniques.	Carriage and Wagon Works Manager, C.M. & E.E. Departement, Southern Region — B.R., Ashford (Kent).	



**ETABLISSEMENT DES FACTURES DE REPARATION  
D'AVARIES A CHARGE DE TIERS.**

Pour les wagons dont les avaries sortent du cadre normal des travaux d'atelier, c'est-à-dire celles dont le coût de la réparation est évalué par le bureau M.A. du Groupe à plus de 3000 F par wagon, il faut agir comme suit :

Au reçu du procès-verbal M. 641, qui doit donner le maximum de détails sur les avaries incombant au tiers responsable, le bureau M.A. du Groupe doit se mettre en rapport avec l'atelier désigné pour la réparation du véhicule. Ce service doit lui donner les renseignements détaillés nécessaires à la facturation, en se basant sur les éléments de la fiche de visite M. 677 dressée par le visiteur d'atelier ; cette fiche doit donc être valorisée par l'atelier en matières, main-d'œuvre, frais généraux pour tiers, etc. par poste et en tenant compte uniquement, bien entendu, des réparations et opérations qui sont réellement à charge du tiers.

Ce n'est que si la réparation du wagon est de la compétence d'un atelier central que la facturation doit être faite ultérieurement d'après les frais réels de la réparation des avaries à charge du tiers, avec application des taux de frais généraux prévus pour les travaux effectués pour compte de tiers.



**DISPOSITIONS PRINCIPALES DE LA CONVENTION  
DITE « DES SALAIRES HORAIRE », CONCLUE  
ENTRE LA S.N.C.B. ET  
LA FEDERATION DES COMPAGNIES  
D'ASSURANCES OPERANT EN BELGIQUE.**

---

**Art. 1. — Salaire horaire.**

Le salaire horaire du personnel intervenant dans les prestations à rembourser par les Compagnies est porté en compte comme suit, quelle que soit la qualité de ce personnel :

.....

Ce salaire varie avec les fluctuations des barèmes du personnel. Les modifications sont portées en temps utile à la connaissance des services par la Direction F, Bureau 42-22.

**Art. 2. — Constatation contradictoire.**

Pour tous dégâts inférieurs à cinq mille francs (5 000 fr.), la Société Nationale est autorisée à entamer sans constatation préalable, la réparation des installations ou du matériel endommagé par la faute de l'assuré.

Lorsque l'accident comporte des dégâts au matériel roulant, la somme de 5 000 francs est considérée par unité roulante (locomotive, voiture, wagon, etc.). La Compagnie d'assurance conserve toutefois le droit de faire expertiser ces dégradations, à ses frais.

Lorsque l'évaluation des dégâts dépasse 5 000 francs par accident ou par unité roulante, une expertise contradictoire avec un délégué de la Compagnie intéressée sera nécessaire avant toute remise en état.

### **2.3.3.3**

**Annexe VIII.**

**Page 2.**

#### **Art. 3. — Vétusté ou dépréciation.**

Pour l'estimation des dégâts, la Société Nationale tiendra compte d'une part de la vétusté et d'autre part de la dépréciation du matériel et des installations, c'est-à-dire de la remise de ce matériel et des installations dans l'état où ils se trouvaient avant le sinistre.

#### **Art. 4. — .....**

**Art. 5. —** Il a été convenu qu'aucune indemnité de chômage pour le matériel roulant ..... ne sera due à la S.N.C.B. sauf s'il en résulte pour elle des frais supplémentaires.

---

La liste des compagnies d'assurances ayant souscrit la convention est notifiée aux services intéressés par la Direction F, Bureau 42-22.

**MODELE D'EXPLOIT POUR LA NOMINATION  
D'EXPERTS EN REFERE.**

---

Attendu que sous la date du ....., un wagon de chemin de fer appartenant à la S.N.C.B. (ou à l'administration du chemin de fer de ..... et se trouvant en la possession de la S.N.C.B.) et confié par celle-ci à l'assigné, pour ..... a été rendu à la S.N.C.B. avec diverses avaries (indiquer sommairement celles-ci).

Attendu que la responsabilité de ces avaries incombe à l'assigné, que toutefois, il y a lieu, au provisoire et sous réserve de tous droits, de faire constater ces avaries d'urgence.

Assignation à comparaître devant M. le Président du Tribunal de 1ère instance (ou de commerce) de ..... pour, au provisoire et sous réserve de tous droits, entendre nommer trois experts qui auront pour mission, serment prêté soit au préalable, soit lors du dépôt du rapport, de visiter le wagon litigieux, de décrire les avaries qu'il a subies et de faire toutes les autres constatations propres à permettre ultérieurement à la juridiction compétente de déterminer les causes de celles-ci et le montant des frais de réparation.

Entendre déclarer l'ordonnance exécutoire sur minute et avant l'enregistrement.



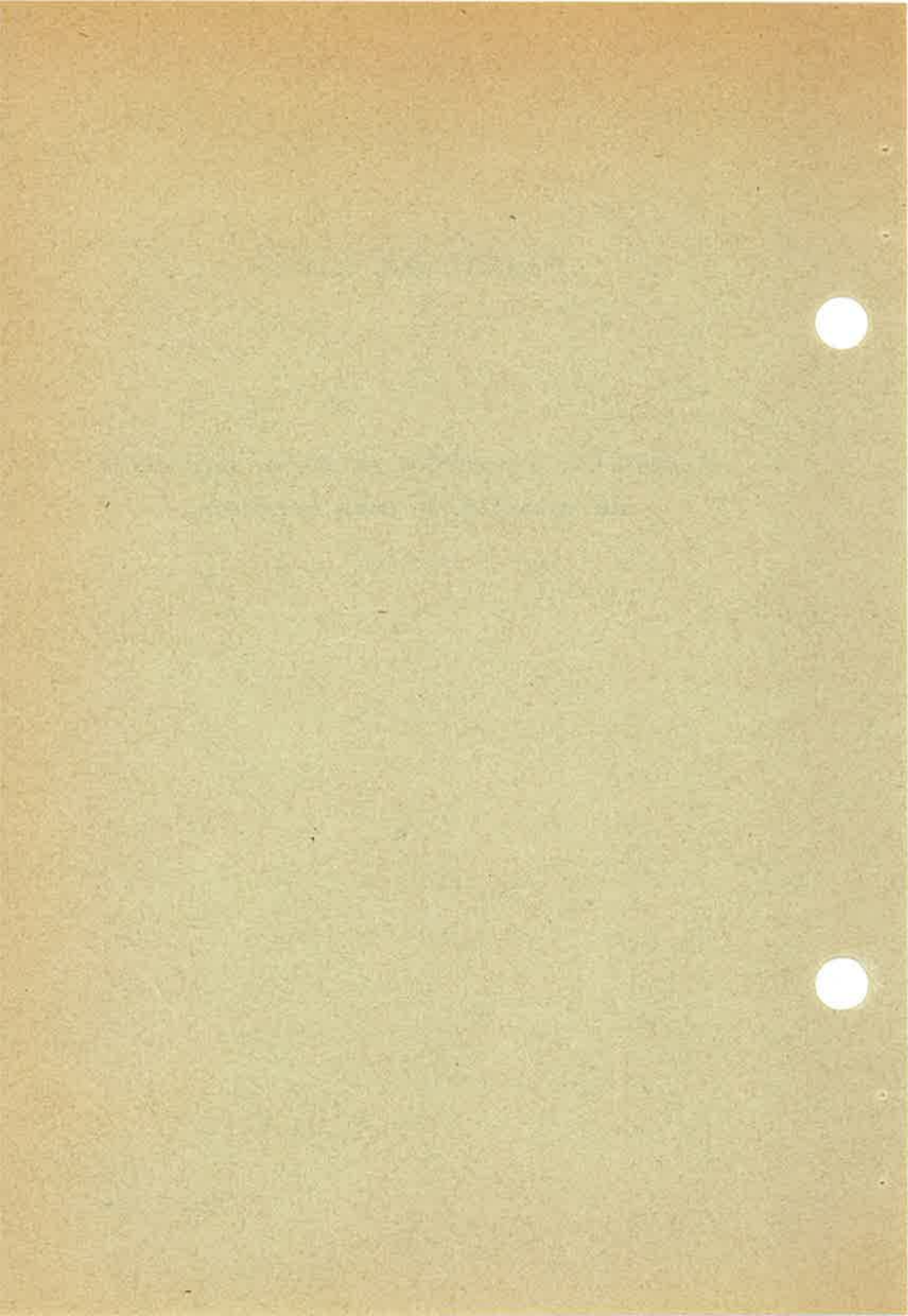


**FASCICULE 2.3.3.5**

**Accessoires amovibles et pièces assimilées  
du matériel à marchandises.**

---

**Février 1956.**



## Accessoires amovibles et pièces assimilées du matériel à marchandises.

### 1 Définition.

On entend par accessoires amovibles des pièces de wagons qui ne sont pas fixées à demeure aux véhicules parce qu'elles doivent, pour les besoins de l'exploitation, pouvoir être facilement enlevées et replacées. La liste de ces accessoires est donnée à l'annexe.

### 2 Marques.

Les accessoires amovibles sont revêtus de la marque de propriété.

Les wagons pourvus d'accessoires amovibles portent des inscriptions mentionnant leur nature et leur nombre. Ces inscriptions doivent être faites sous forme de signes conventionnels, conformément à l'annexe.

### 3 Obligations du personnel.

Au départ et à l'arrivée des trains, l'agent faisant la visite doit s'assurer de la présence et de l'état des accessoires amovibles.

Dans les gares où le ~~chef-garde~~ <sup>(eventuellement le concourant E)</sup> doit faire la visite des wagons incorporés dans le train, cet agent doit également s'assurer de la présence des accessoires amovibles et de leur état.

Les gares sont rendues responsables des avaries et manquants existant au départ des véhicules et non constatés à l'entrée. Ces avaries et manquants sont considérés comme s'étant produits dans leurs dépendances.

*↳ Dans les gares où l'agent d'escorte doit faire la visite des wagons incorporés dans le train il doit.*

## 2.3.3.5

Page 2.

Cette responsabilité implique, pour le personnel des gares, l'obligation de s'assurer de la présence et de l'état des accessoires amovibles, lors du déchargement des wagons, de leur rentrée des raccordements et pendant la surveillance des cours aux marchandises.

Ce personnel doit particulièrement veiller à ce que, lors de la restitution des wagons par les particuliers ou services destinataires, les accessoires amovibles se trouvent au complet et en ordre à leur emplacement normal. Au besoin, il remet lui-même les accessoires en place.

Il doit aussi s'opposer à l'emploi abusif des accessoires amovibles lors du chargement ou du déchargement des véhicules.

Une consigne locale détermine les attributions de chacun des agents intéressés.

### 4 Constatation des manquants et avaries.

Toute constatation d'avarie ou de manquant d'accessoire amovible est traitée de la manière suivante :

- Sauf exception faisant l'objet des paragraphes 8 et 9 ci-après, apposition par le visiteur, ou, dans les gares dépourvues de visiteur, par l'agent qui en assume les fonctions, d'un bulletin de constat M. 667 sur le wagon litigieux (1) ;
- Remise d'un exemplaire du bulletin de constat au chef de gare, pour la recherche des responsabilités ;
- Annotation de la constatation sur la feuille de route, par la gare, lors de la réception ou de l'expédition du wagon ;
- Si la constatation a été faite à charge d'un tiers, rédaction, par la gare, d'un procès-verbal M. 641 (2) ;

---

(1) La réglementation relative à l'apposition des bulletins de constat fait l'objet du Fascicule 2.3.3.3.

(2) La réglementation relative à la rédaction des procès-verbaux d'avaries M. 641 fait l'objet du Fascicule 2.3.3.3.

- Si une avarie ou un manquant, non couvert par un bulletin de constat, est constaté par le personnel du train, lors de l'enlèvement des wagons dans les gares, l'agent d'escorte en informe le visiteur, l'agent en assumant les fonctions ou le sous-chef de gare.

## **5 Pénalités.**

L'agent qui n'a pas rempli ses obligations comme indiqué aux paragraphes 3 et 4 précédents est rendu responsable du manquant ou de l'avarie et subit une réduction de la cote d'appréciation servant de base au calcul de la prime mensuelle.

Si, lors d'une enquête du chef de gare, le coupable n'a pu être déterminé avec certitude, une réduction de la cote d'appréciation est appliquée à la collectivité.

## **6 Accessoires amovibles trouvés dans les voies et dépendances des installations.**

Le personnel des gares et autres services doit recueillir les accessoires amovibles trouvés dans les voies et dépendances des installations et les envoyer :

- A l'atelier de wagons le plus proche, s'il s'agit de pièces provenant de véhicules appartenant à la Société;
- A l'administration propriétaire, conformément à l'annexe VII du fascicule 2.3.3.3, s'il s'agit de pièces étrangères;
- Au propriétaire, s'il s'agit de pièces provenant de wagons privés.

## **7 Relations avec les réseaux étrangers.**

Les accessoires amovibles ne peuvent pas être séparés du wagon étranger. Cependant, s'ils en ont été retirés pour un motif quelconque, ils doivent être renvoyés à l'ad-



## 2.3.3.5

Page 4.

ministration propriétaire, conformément au RIV (Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international).

Pour la constatation, aux points d'échange, des avaries et manquants d'accessoires amovibles, voir R.G.M.A., fascicule 2.3.3.1, art. 11.

### 8 **Dispositions particulières aux ranchers amovibles.** *des wagons belges.*

Dans les gares où fonctionne un poste de visite, les visiteurs doivent remplacer, sur-le-champ, les ranchers amovibles manquants ou avariés.

Dans ce cas, le visiteur n'applique pas, sur le wagon, le bulletin de constat, créé en vertu de paragraphe 4 ci-dessus, mais il en remet :

- Un exemplaire au chef-visiteur, pour délivrance du rancher de remplacement;
- Un exemplaire au chef de gare, pour l'enquête (fascicule 2.3.3.3).

Si le manquant ou l'avarie a été constaté dans une gare ne disposant pas d'un poste de visite, le rancher doit être remplacé dans la première gare d'arrêt où fonctionne un tel poste. Le remplacement du rancher implique l'enlèvement du bulletin de constat apposé par le service ayant fait la constatation.

### 9 **Chaînes de sûreté, attelages de réserve dans les fourgons.**

Ces organes, bien que n'étant pas des accessoires amovibles, y sont assimilés.

Ils sont soumis aux règles régissant la constatation et le remplacement des ranchers amovibles.

## 10 Blocs d'arrêt spéciaux des fourgons.

Les <sup>4</sup>six blocs d'arrêt à levier réversible dont tout fourgon à marchandises doit être pourvu font partie intégrante du véhicule et sont, par suite, considérés comme pièces de rechange.

### CONSTATATIONS DES MANQUANTS ET AVARIES.

La présence et l'état des blocs d'arrêt doivent être vérifiés par les visiteurs et les ~~chefs-gardes~~ lors de la visite des trains à l'arrivée et au <sup>l'agent d'escorte</sup>départ (R.G.M.A., fascicule 2.3.1.2).

*l'agent d'escorte*  
Les fourgons devant être plombés pendant leur séjour en garage, il convient que lors de leur réutilisation la gare les déplombe en temps utile pour que le visiteur et le ~~chef-garde~~ puissent faire la vérification prescrite à l'alinéa précédent.

En cas de manquant ou d'avarie d'un bloc d'arrêt, le visiteur crée un bulletin de constat M. 667 en deux exemplaires :

- Un exemplaire est remis au chef-visiteur, pour délivrance du bloc d'arrêt de remplacement.
- Un exemplaire est remis au chef de gare, pour l'enquête (fascicule 2.3.3.3) *art. 21*

Dans le cas où un bloc d'arrêt doit, pour une raison quelconque, rester en cours de route, le ~~chef-garde~~ <sup>l'agent d'escorte</sup> doit en réclamer un autre au premier poste de visite, contre remise d'une note justifiant l'abandon du bloc; le visiteur crée ensuite le bulletin de constat M. 667 comme indiqué ci-dessus et joint la note à l'exemplaire remis au chef de poste.

### RESPONSABILITE.

Les avaries et manquants de blocs d'arrêt doivent être justifiés comme suit :

- Constatation faite lors de l'arrivée d'un train : par le chef-garde;

### 2.3.3.5

Page 6.

- Constatation faite lors de la visite au départ : par la gare;
- Constatation faite lors de l'entrée du fourgon dans un atelier : par la gare qui dessert l'atelier. Ce dernier doit requérir le visiteur pour l'établissement du bulletin de constat M. 667.

L'agent reconnu en défaut subit une retenue sur primes dont le montant est déterminé conformément aux prescriptions de l'avis 88 P de 1947.

#### RESERVE.

Pour pouvoir assurer le remplacement immédiat des blocs d'arrêt manquants ou avariés, les ateliers et les postes de visite disposent d'une réserve de ces pièces, réserve dont l'importance est déterminée par la Direction M.A., bureau 23-23.

Cette réserve doit être constamment maintenue au niveau autorisé.

Toute demande de remplacement d'un bloc prélevé sur la réserve doit être adressée à l'A.C. de Gentbrugge, qui est chargé de la fourniture et de la réparation des blocs d'arrêt. La demande doit être accompagnée du bulletin de constat M. 667 justifiant la sortie du bloc à remplacer. L'atelier central de Gentbrugge veille à ce que sa propre réserve soit constamment suffisante pour qu'il puisse satisfaire, **sans délai**, toute demande de ces pièces.

Tout excédent de réserve doit être envoyé à cet atelier central.

Tout bloc d'arrêt trouvé sans emploi dans les dépendances des gares ou en pleine voie doit être remis au poste de visite le plus proche.



**OBLIGATIONS DES ATELIERS.**

Lors du passage en atelier des fourgons à marchandises, leurs blocs d'arrêt doivent subir, sur le plus gros rail, un essai de chute. Si la chute n'est pas franche, le contre-poids doit être excentré davantage, jusqu'à ce que l'essai donne nettement satisfaction. Quand ce résultat est atteint, l'atelier appose au poinçon sa marque de réception (abréviation en lettres d'un cm de hauteur), sur le rebord de la semelle du bloc, du côté de l'excentricité du contre-poids et en face de la boîte.

Les blocs d'arrêt sont peints en vert, sauf la boîte qui est peinte en blanc. La peinture est faite à l'occasion de chaque passage des fourgons en atelier et lors de la réparation des blocs par l'atelier central de Gentbrugge.

A la sortie des fourgons des ateliers, les <sup>quatre</sup> ~~six~~ blocs d'arrêt doivent être placés dans l'étrier qui leur est réservé.



## SIGNES CONVENTIONNELS POUR INDIQUER LES ACCESSOIRES AMOVIBLES DONT LES WAGONS SONT POURVUS.

Ces signes conventionnels se composent de deux facteurs, le premier indiquant le nombre d'accessoires amovibles, le deuxième ayant la forme d'une fraction dont le numérateur est la lettre A et dont le dénominateur est, pour chaque genre d'accessoire amovible, un des numéros d'ordre caractéristiques indiqués dans la liste ci-après :

Exemple : Signe conventionnel pour désigner 12 ranchers :

$$12 \frac{A}{1}$$

A signifie accessoire amovible

1 est le numéro d'ordre des ranchers.

12 indique le nombre de ranchers.

Numéros d'ordre	Dénomination de l'accessoire amovible.
1	Rancher.
2	Hausse latérale amovible de wagon plat.
3	Hausse frontale amovible de wagon plat.
4	Battant latéral amovible.
5	
6	Chaîne.
7	
8	Barre faitière ou de bâchage.
9	Traverse pivotante (avec ranchers).
10	Plancher intermédiaire (pour petit bétail, volaille, etc.).
11	Charpente du plancher intermédiaire.
12	Planche du plancher intermédiaire.
13	Panneau à claire-voie (pour fruits, légumes, etc.).
14	Panneau de retenue se plaçant devant les portes (pour céréales en vrac, etc.).
15	Cage pour volaille ou petit bétail.

## 2.3.3.5

Annexe

Page 2.

Numéros d'ordre	Dénomination de l'accessoire amovible.	
16	Perchoir servant au transport de volaille.	
17	Auge.	
18	Support d'auge.	
19	Barre de séparation (garde-poitrail ou sangle de séparation de wagon-écurie).	
20	Panneau de séparation ou bat-flanc mobile de paroi de wagon-écurie.	
21	Pont mobile de wagon-écurie.	
22	Licol de wagon-écurie.	
23	Pliant de wagon-écurie.	
24	Flèche d'attelage.	
25	Grille de plancher (en fer ou en lattis).	
26	Réservoir à glace.	
27	Ecran de réservoir à glace.	
28	Châssis de glacière.	
29	Chevalet ou barre à crochets pour suspension de la viande.	
30	Traverse amovible de wagon à plan de chargement bas.	
31	Support amovible	} de wagon destiné aux transports spéciaux.
32	Traverse d'amarrage	
33	Panneau de plancher mobile	
34	Tube à oxygène.	
35	Bloc de calage.	
36	Barre d'enrayage avec ou sans sabots	} de wagon pour transport d'automobiles.
37	Courroie d'amarrage	
38	Poutrelle pour rampe mobile	
39	Berce de chargement de wagons à deux trains (pour chaudières, etc.).	
40	Demi-accouplement de chauffage de rechange.	
41	Extincteurs d'incendie.	
42	Cale de roues pour automobiles	} pour wagons spéciaux pour le transport d'automobiles.
43	Rampe de chargement, passerelle	

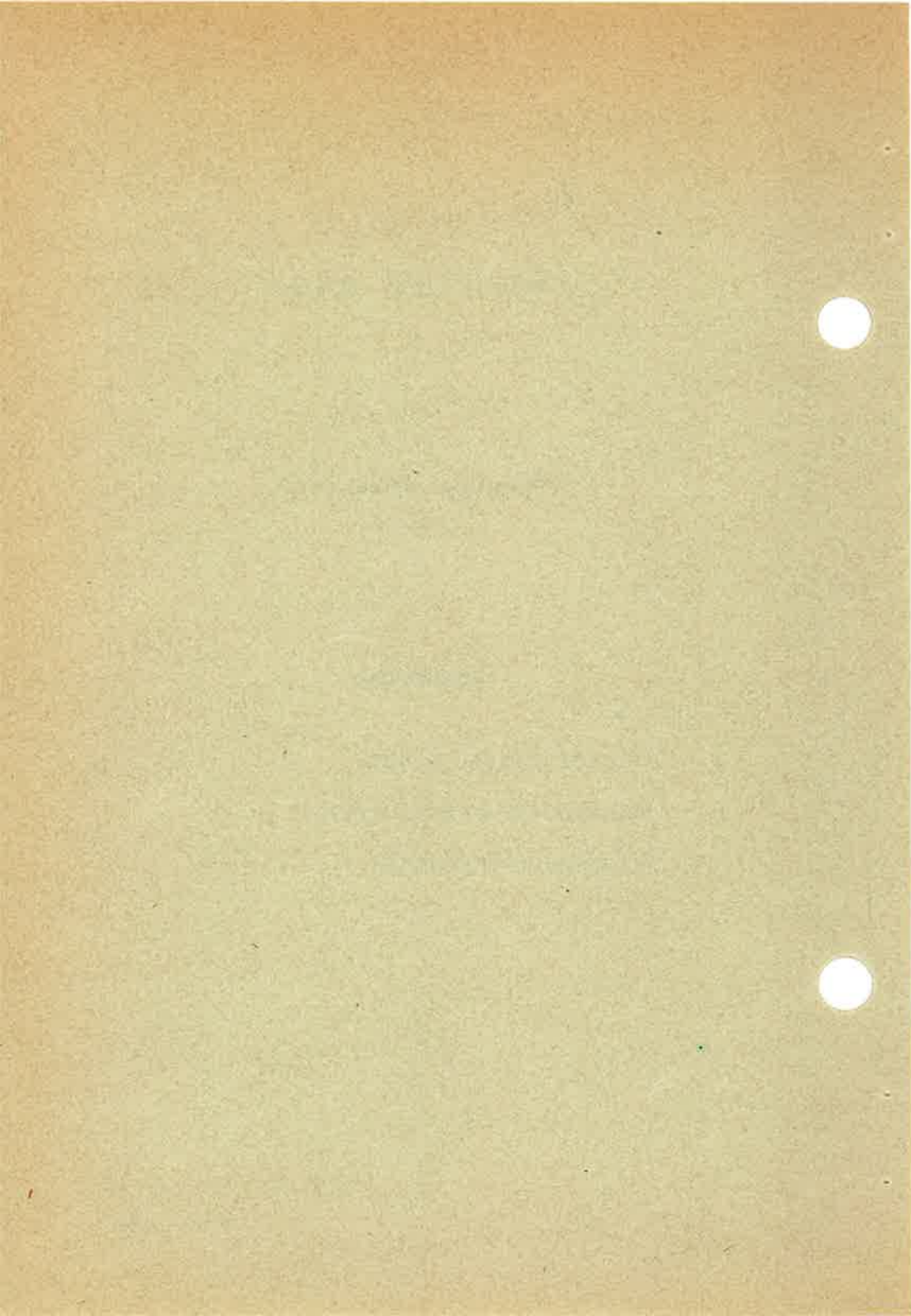
## **FASCICULE 2.3.3.6**

### **Wagons spéciaux.**

---

#### **SOMMAIRE.**

- A. — WAGONS FERRY-BOATS.
- B. — WAGONS DE PARTICULIERS.
- C. — WAGONS-CONTAINERS.



## Wagons spéciaux.

### A. — WAGONS FERRY-BOATS.

- 1 Wagons Ferry-Boats appartenant à la Société Nationale : séries 208.001 à 208.099 (tombereaux), 208.501 à 209.488 (couverts ordinaires), 209.600 à 209.659 (couverts <sup>refrigerants</sup> ~~refrigerants~~), 186.101 à 186.153 et 186.500 à 186.599 (plats).

En ce qui concerne le rebut, l'application des étiquettes d'avaries, l'envoi en réparation, l'exécution des travaux d'entretien et de réparation, la responsabilité des avaries et l'échange avec les réseaux étrangers, les wagons Ferry-Boats appartenant à la Société Nationale sont traités comme ses wagons ordinaires, sous réserve des prescriptions spéciales ci-après.

#### Rebut et acheminement.

La gare où un wagon Ferry-Boat est rebuté en informe la S.A. Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, 21, rue de Louvain, à Bruxelles, et la Direction E, Bureau 13-21, en indiquant :

- L'atelier ou le poste de visite sur lequel le wagon rebuté est dirigé;
- Le motif pour lequel il est retiré de la circulation.

L'atelier ou le poste de visite qui transfère un wagon Ferry-Boat à un autre atelier ou poste de visite en informe la S.A. Belgo-Anglaise des Ferry-Boats et la Direction E, Bureau 13-21.

#### Entretien et réparation.

a) La révision périodique des wagons <sup>refrigerants</sup> ~~refrigerants~~ équipés de boîtes à rouleaux s'effectue exclusivement à l'atelier d'Anvers-Nord.

b) Les réparations à faire aux wagons Ferry-Boats chargés venant de Grande-Bretagne sont exécutées conformément au R.G.M.A., fascicule 2.3.8.1.

## 2.3.3.6

Page 2.

Les réparations à faire ensuite d'avaries dont un réseau étranger est responsable en vertu du RIV (1), sont exécutées aux frais de ce réseau.

Les autres réparations sont à charge de la Société Nationale.

### Echange avec les réseaux étrangers.

Les wagons Ferry-Boats appartenant à la Société Nationale sont soumis aux règles d'échange du RIV et du R.G.M.A., fascicule 2.3.8.1.

## 2 Wagons Ferry-Boats des réseaux étrangers continentaux.

Les wagons que les réseaux étrangers continentaux affectent au trafic avec la Grande-Bretagne portent des inscriptions spéciales indiquant cette affectation.

Ces wagons sont soumis aux prescriptions du RIV et du R.G.M.A. 2.3.8.1.

## 3 Wagons anglais utilisés au trafic par Ferry-Boats.

Ces wagons sont traités conformément au R.G.M.A., fascicule 2.3.8.1, annexe Ibis.

## B. — WAGONS DE PARTICULIERS.

### WAGONS AGREES PAR LA SOCIETE NATIONALE.

## 4 I. Immatriculation pour circulation générale.

Les wagons de particuliers ne sont admis à circuler en service intérieur ou en service international qu'après immatriculation par le bureau 23-32 de la Direction M.A., aux conditions soumises par ce bureau à l'accord du demandeur. Le particulier, qui a obtenu l'immatriculation d'un wagon est dénommé « titulaire » du wagon.

Le bureau 23-32 notifie l'immatriculation par écrit au titulaire. Il la porte également à la connaissance :

— De la gare d'attache;

---

(1) RIV = Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international. Ce règlement est distribué à tous les services intéressés, notamment aux gares et aux visiteurs de matériel.



- Des Services E et M.A. du Groupe dont dépend cette gare;
- De la Direction C, bureau 61-32;
- De la Direction F, bureau 41-22, si le wagon, en cas de non-utilisation, doit être garé sur les voies de la Société Nationale et non sur un raccordement privé;
- Le cas échéant, de l'atelier chargé de l'entretien.

Ces mêmes services sont informés en cas de retrait de l'agrération, provisoire ou définitif.

## 5 II. Agrération pour circulation locale.

L'admission de wagons de particuliers en service local est prononcée par le Service M.A. du Groupe, après accord des Services E et V.

Lors de sa demande d'agrération, le propriétaire doit produire ses titres de propriété sur le matériel.

Le Service M.A. du Groupe fait examiner les véhicules par son contremaître de wagnage, qui dresse un état M. 646. L'examen doit porter sur l'état des organes de roulement, de traction, de suspension et du châssis; la capacité de chargement est déterminée en tenant compte des dimensions des fusées des essieux et du type de ressorts de suspension.

L'autorisation du Service M.A. du Groupe est conforme au modèle de l'annexe I. Elle donne les numéros des wagons acceptés (numérotation continue 1, 2, 3, 4, etc., par firme et par gare d'attache), leur type, leur tonnage, le système de frein, le trajet à effectuer, la nature du produit à transporter, par qui seront tractionnés les wagons, par qui sera effectué l'entretien périodique et les réserves éventuellement formulées par la Société Nationale. En cas de non-utilisation, les wagons doivent être garés sur un raccordement privé (1).

---

(1) Si exceptionnellement les wagons doivent être garés sur les voies de la Société Nationale, le Service M.A. du Groupe doit préalablement en référer à la Direction C, bureau 61-32. En cas d'accord, l'agrération doit être portée à la connaissance de ce bureau et de la Direction F, bureau 41-22.

## 2.3.3.6

Page 4.

Le service M.A. du Groupe porte l'autorisation à la connaissance :

- de la gare d'attache;
- des services E et V du Groupe;
- de la Direction M.A., bureau 23-32.

Ces mêmes services sont informés en cas de retrait de l'agrément, provisoire ou définitif.

### 6 III. Entretien.

La Direction M.A., bureau 23-32, (ou le Service M.A. du Groupe, en cas d'agrément pour circulation locale) règle avec le titulaire la question de l'entretien des wagons, qui peut être assuré :

- soit par la Société Nationale, aux frais du titulaire;
- soit par l'industrie privée (firme propriétaire ou autre, sous la surveillance et à la satisfaction de la Société Nationale.

#### a) ENTRETIEN PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE.

Lorsque la Société Nationale assure l'entretien, elle se charge des travaux et fournitures déterminés à l'annexe Ibis.

Les wagons dont l'entretien est assuré par la Société Nationale portent l'inscription « Entretenu par la S.N.C.B. ».

#### b) ENTRETIEN PAR L'INDUSTRIE PRIVÉE.

Les wagons dont l'entretien est assuré par l'industrie privée portent l'inscription « Entretenu par son propriétaire ».

Les opérations d'entretien périodique sont effectuées sous la surveillance du contremaître de wagnage du Service M.A. du Groupe.

Le titulaire doit faire connaître à ce service, en temps utile :

- Les dates auxquelles les wagons subiront la révision et le graissage périodiques;
- L'endroit où s'effectueront ces opérations.

Le Service M.A. du Groupe charge son contremaître de wagnage :

- De voir si les travaux sont convenablement effectués;
- De donner l'autorisation de remise en service, si les wagons donnent entière satisfaction au point de vue des conditions de construction et de l'état d'entretien.

L'exécution des opérations périodiques d'entretien est actée sur une fiche M 653, fiche détenue par le Service M.A. du Groupe.

#### e) CONTROLE DE L'ETAT D'ENTRETIEN.

Les contremaîtres de wagnage du Service M.A. des groupes contrôlent systématiquement l'état d'entretien des wagons, qu'ils doivent examiner d'une façon approfondie au moins tous les 3 ans, sur raccordement. Ils consignent leurs constatations sur une fiche M 673, destinée au service M. A. du Groupe; un exemplaire en est remis au titulaire, s'il y a lieu d'effectuer des réparations.

Les avaries et irrégularités constatées par les contremaîtres de wagnage lors des visites des wagons sur raccordement (visites de contrôle de l'état d'entretien, vérification des opérations d'entretien, etc.) sont signalées au titulaire par lettre suivant modèle à l'annexe II. L'autorisation de remise en service après réparation est donnée par lettre suivant modèle à l'annexe III.

### IV. Avaries et irrégularités.

#### Généralités.

- 7 En ce qui concerne la responsabilité des avaries et la réparation de celles-ci, la Société Nationale traite exclusivement avec le titulaire du wagon. La question de respon-

## 2.3.3.6

Page 6.

sabilité est réglée dans chaque cas par la Direction C, Bureau 61-32.

Les wagons de particuliers présentant des avaries ou des défauts sont rebutés selon les règles applicables aux wagons appartenant à la Société Nationale (fascic. 2.3.3.3).

- 8 Lorsqu'au cours d'un transport, une irrégularité est constatée à un wagon P vide ou chargé, la gare intéressée se livre sur-le-champ à une instruction à laquelle doivent participer les agents du Service M.A. et ceux de la gare, en vue d'établir les circonstances dans lesquelles l'irrégularité s'est produite et de relever les éléments susceptibles de déterminer la responsabilité.

Au point de vue de la façon dont elles doivent être traitées pratiquement, les avaries et irrégularités sont classées sous 3 rubriques :

- 1° Perte de pièces ou d'organes du wagon.

Avarie du wagon P, qui n'empêche pas le wagon d'aller prendre charge ou de continuer sur sa destination, même, le cas échéant, après réparation provisoire. Wagon en retour vers sa gare d'attache, rebuté pour échauffement de boîte mais qui peut néanmoins continuer sur sa destination, le cas échéant après réparation provisoire.

- 2° Avarie légère qui peut être réparée définitivement sur place par une opération de peu d'importance ou qui, d'une façon générale, n'est pas susceptible de donner lieu à réclamation.

- 3° Avaries importantes au wagon P.

Avarie mettant le wagon P hors d'état de continuer sur sa destination.

Irrégularité résultant d'un accident ou d'un incident d'exploitation.

Irrégularité portant sur la marchandise transportée (perte, avarie) ou portant à la fois sur le wagon P et sur la marchandise transportée.

Ces divers cas donnent lieu à des constatations qui sont faites par la gare suivant les directives des art. 15 à 21 et du R.G.C., fascicule VIII, chapitre XXV, ainsi que des critères de responsabilité figurant, pour mémoire, à l'annexe IV.

## 9 Informations à donner.

Dans les cas repris sub. 3° de l'art. précédent, la gare qui constate l'irrégularité en informe sans retard par télégramme :

- l'expéditeur du wagon;
- le titulaire du wagon s'il n'est pas en même temps l'expéditeur;
- le Service M.A. du Groupe dont dépend la gare intéressée;
- copie sous pli de ce télégramme est adressée sur-le-champ à la Direction C, Bureau 61-32 et à la Direction M.A., Bureau 23-32.

Les frais de télégramme tant en service intérieur qu'en service international sont mis à charge de l'envoi.

Le télégramme d'information doit être établi comme suit :

« Wagon P ..... vide  
 chargé de ..... à destination  
 de ..... arrêté à ..... pour .....  
 ..... (nature de l'avarie). »

Ce télégramme doit être complété d'une des deux formules ci-après :

1° « Est tenu sur place en attendant vos instructions »  
 (le cas échéant : « Transbordement nécessaire »).

à utiliser dans les cas d'avaries graves, lorsqu'il s'agit d'opérations qui ne peuvent être effectuées par les services de chemin de fer et, d'une façon générale, lorsque, a priori, la responsabilité du chemin de fer ne paraît pas engagée.

2° « Sera dirigé sur notre atelier (ou poste de visite)  
 de ..... pour réparation si consentez à  
 payer les frais de réparation au cas où la responsabilité du chemin de fer ne serait pas engagée »

à utiliser lorsqu'il s'agit d'avaries susceptibles d'être réparées par nos ateliers, ou lorsque l'avarie paraît imputable au chemin de fer ou, d'une manière générale, lorsque cette solution paraît la plus favorable aux intérêts des parties en cause.

## 2.3.3.6

Page 8.

### Traitement du wagon.

- 10 D'une manière générale, s'il s'agit d'une avarie à un wagon se dirigeant vers sa gare d'attache, il y a lieu de mettre tout en œuvre pour que le véhicule puisse être acheminé jusqu'à cette gare pour être remis à la disposition du titulaire.
- 11 Si, en réponse au télégramme dont question à l'art. 9, le titulaire demande que la réparation des avaries dont la responsabilité lui incombe soit effectuée à ses frais, par la Société Nationale, le chef de gare en informe immédiatement par téléphone le Service M.A. du Groupe qui en réfère, également par téléphone, à la Direction M.A., Bureau 23-32, en spécifiant notamment la nature et l'importance de ces avaries.
- 12 En cas d'accord pour leur réparation par la Société Nationale aux frais du titulaire, le Service M.A. du Groupe en informe immédiatement le chef de gare, qui remet la demande du titulaire au chef-visiteur (ou à l'agent qui en exerce les fonctions).

Celui-ci remplace sur le wagon les étiquettes d'avaries M. 638 par de nouvelles étiquettes portant comme destination le nom de l'atelier qui doit recevoir le véhicule et envoie sans retard la réponse du titulaire à cet atelier, sous pli spécial en indiquant le numéro et la date des étiquettes d'avaries apposées en dernier lieu sur le wagon.

L'atelier joint cette réponse à l'état des frais qu'il adresse au Groupe, pour encaissement.

- 13 En principe, la Société Nationale ne se charge pas de la réparation des avaries dont la responsabilité incombe au titulaire.

En principe, les réparations d'avaries dont la responsabilité incombe à la Société Nationale sont effectuées par ses soins et à ses frais.

- 14 Lorsqu'un atelier de wagons ou un poste de visite constate, au cours de la visite ou de la réparation d'un wagon P qui a été rebuté pour avaries légères (visées sub 1° ou 2°

de l'art. 8), que ce véhicule présente des avaries importantes (visées sub 3° de l'art. 8) **qui n'ont pas été relevées par la gare de réforme**, il y a lieu de procéder comme suit :

- a) l'atelier ou le poste de visite informe immédiatement la gare dont il dépend, de ses constatations en précisant le détail, l'importance et, si possible, les causes des avaries;
- b) la dite gare lance les informations prescrites par l'art. 9 et établit, en se basant sur les déclarations de l'atelier ou du poste de visite, un P.V. D.C. 1662 qui est transmis directement à la Direction C, Bureau 61-32.

La gare intéressée communique à l'atelier ou au poste de visite les instructions données par l'expéditeur ou le titulaire du wagon. L'atelier ou le poste de visite exécute ces instructions en accord avec le service M.A. du Groupe pour ce qui concerne la réparation du wagon et avec la gare pour ce qui concerne la marchandise se trouvant éventuellement dans le wagon.

#### **Constatations à faire.**

15 En cas d'irrégularités les constatations doivent être faites :

- par la gare qui constate l'avarie;
- par la gare destinataire d'un wagon avarié (contradictoirement);
- par la gare frontière d'entrée qui reçoit un wagon présentant des avaries ou des irrégularités.

16 L'examen technique du wagon avarié doit se faire dans tous les cas à l'intervention du Service M.A. Le visiteur apprécie si le transport peut continuer vers sa destination sans réparation préalable, si la réparation du wagon peut se faire sous charge ou si la marchandise doit être transbordée.

Le visiteur applique, sur le véhicule, des étiquettes d'avaries M. 638 ou des bulletins de constat M. 667 et remet sur-le-champ copie de ces documents au chef de gare.



## 2.3.3.6

Page 10.

- 17 En cas d'avarie à un wagon P vide ou chargé rentrant d'un réseau étranger, la gare frontière d'entrée est assimilée à la gare qui constate l'avarie et se conforme aux dispositions des art. 8 et suivants.

D'autre part, les visiteurs des points d'échange annotent dans leur carnet, d'une manière précise et détaillée, toutes les avaries existant à ces wagons et les étiquettes étrangères dont ils sont pourvus. Ces annotations sont ensuite transcrites dans le registre M. 688 du poste (R.G.M.A. 2.3.3.3).

Ces wagons continuent directement sur leur destination (lettre de voiture).

Les visiteurs se bornent à apposer, à côté des étiquettes étrangères (mod. K ou L) :

- Des bulletins de constat M. 667 si le wagon est chargé;
- Des étiquettes M. 638 jaunes, si le wagon est vide; dans ce cas, la rubrique « en destination de » doit être complétée par « lettre de voiture ».

- 18 Lorsque des dommages sont constatés à des récipients en grès, verre, terre cuite, etc., un visiteur doit être invité à examiner minutieusement le wagon et à constater de façon précise si le wagon porte des avaries qui sont en corrélation avec les avaries du récipient.

Lorsque des dommages sont constatés au revêtement intérieur (émail, ébonite, etc.) dont sont pourvus certains wagons citernes, les agents de la visite doivent examiner si le réservoir porte des traces extérieures d'avarie susceptibles d'avoir provoqué la détérioration du revêtement.

- 19 En cas d'accident dans lequel sont impliqués des wagons P ou en cas de dommages occasionnés aux installations du chemin de fer par des wagons P, la gare intéressée se conforme aux dispositions du Livret 0.5 du Règlement Général de la Direction Générale (Règlement relatif aux accidents, irrégularités ou faits graves).



**En cas d'accident aux wagons P en pleine voie, MM. les Inspecteurs du Service du Mouvement doivent veiller à ce que les titulaires des wagons avariés soient prévenus par les moyens les plus rapides.**

- 20 Lorsqu'un wagon de particulier occasionne un dommage à la voie, à la signalisation, ou à toute autre installation du chemin de fer, il importe que la Société soit en mesure de prouver éventuellement que ce dommage résulte d'une faute du titulaire, d'un cas fortuit, d'un cas de force majeure ou d'une cause étrangère ne pouvant être imputée au chemin de fer. Les services intéressés auront soin d'établir cette preuve d'une façon juridique et scientifique et de la faire reconnaître par le délégué du titulaire du wagon.

Ainsi, par exemple, en cas de déraillement provoqué par la rupture d'un bandage de roue ou par un bris d'essieu, la Société aura à prouver d'abord que c'est bien la rupture du bandage ou le bris d'essieu qui a occasionné le déraillement; ensuite que cette rupture est due à un vice du métal, que ce vice était latent et n'a pas été révélé par les épreuves d'usage et, en outre, que la rupture s'est bien produite à l'endroit où existait le vice (1).

Les objets qui peuvent être considérés comme ayant, par leur bris, occasionné un accident aux wagons, sont soigneusement mis à part et tenus en ordre en prenant les précautions les plus propres à conserver les traces pouvant indiquer la manière dont l'accident s'est produit.

Ils sont marqués, étiquetés et enfermés dans un paquet scellé et signé par le chef responsable, de manière que les agents qui les ont recueillis puissent plus tard les reconnaître avec une entière certitude.

Les cassures seront recouvertes d'huile pour les mettre à l'abri de la rouille.

- 21 Au cas où le titulaire ne serait pas d'accord au sujet des conclusions de la première enquête quant à la responsabilité, il y aurait lieu de faire procéder à une expertise, conformément aux dispositions figurant au R.G.C., Fascicule X, Chapitre VIII, § C, chiffre 6 (art. 115 à 119).

---

(1) Les mesures pour la conservation des objets sont prises à l'initiative du chef de gare de commun accord avec le service M.A.

## 2.3.3.6

Page 12.

La Direction M.A., Bureau 23-32, la Direction C, Bureau 61-32 et éventuellement la Direction V, Division 32-3, doivent être avisées sans retard, par télégramme, de cette demande d'expertise.

### 22 Dossiers d'avaries et litiges.

Le règlement des questions d'avaries aux wagons P et des litiges qui en découlent est du ressort de la Direction du Service Commercial, Bureau 61-32, qui donne aux gares les instructions relatives à l'établissement du procès-verbal DC 1662, à la constitution des dossiers et à leur transmission (R.G.C., fascicule VIII, chapitre XXV).

Si le propriétaire demande l'expertise du matériel avarié, cette demande doit être transmise sans retard à la Direction M.A., Bureau 23-32.

### 23 Pièces de rechange nécessaires pour les réparations.

L'atelier ou le poste de visite qui répare un wagon de particulier prélève sur ses approvisionnements les pièces de rechange nécessaires, à l'exception des trains de roues, dont la fourniture incombe au propriétaire, à ses frais.

Cependant, afin d'éviter le chômage du wagon, des trains de roues du parc de l'atelier ou du poste de visite peuvent y être placés moyennant accord du propriétaire pour le paiement d'une redevance de 10 F par jour.

Ces trains de roues doivent être remplacés le plus tôt possible par des organes similaires appartenant au propriétaire du véhicule.

Les frais de substitution des trains de roues ne sont pas portés en compte au titulaire du wagon si les opérations résultent d'un échauffement de boîte à huile dont la cause n'est pas imputable au titulaire et si le wagon est entre-tenu par la Société Nationale.

*et de réparation et de transfert des trains de roues.*

### 24 Wagons P agréés par une administration étrangère.

Les wagons de particuliers immatriculés par une administration étrangère sont traités, au point de vue des avaries, comme les wagons appartenant en propre à cette administration et conformément aux dispositions du RIV (1).

(1) Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international.

De plus, lorsqu'une avarie survient sur le réseau de la Société Nationale à un wagon de l'espèce, le chef de gare doit informer le titulaire, la Direction C, Bureau 61-32 et l'expéditeur si ce dernier n'est pas le propriétaire, par un télégramme privé.

## **25 Dispositions particulières pour les wagons à minerai appartenant aux usines sidérurgiques belges.**

Les usines sidérurgiques belges réparent et entretiennent elles-mêmes leurs wagons à minerai. En cas de réforme pour délai d'entretien périmé ces wagons doivent être dirigés sur la gare desservant l'usine propriétaire.

Les postes de visite doivent toutefois s'occuper de la réparation des wagons à minerai dont les avaries peuvent être réparées par une opération de peu d'importance ou par la substitution de pièces de rechange à demander au titulaire du wagon (usine propriétaire).

### **a) TRAITEMENT DU WAGON.**

- 1) Si les avaries ne compromettent par la sécurité de l'exploitation, le wagon continue sur sa destination.
- 2) Si les avaries empêchent la continuation du transport mais sont légères et réparables par nos postes de visite (opération de peu d'importance ou remplacement de pièce), le wagon est envoyé d'office au poste de visite et dirigé ensuite sur la destination. Les règles à suivre figurent à l'annexe V.
- 3) Dans les autres cas d'avaries, le wagon est renvoyé à la gare desservant les usines propriétaires dans les 48 heures, à moins que le véhicule ne doive rester plus longtemps sur place pour permettre un complément d'enquête (accident).

### **b) TELEGRAMME D'INFORMATION.**

Dans les cas repris sub. 2) et 3), il y a lieu d'adresser à l'usine belge propriétaire un télégramme du modèle ci-après :

« Votre wagon P n° ..... chargé de ..... à destination  
  vide  
» de ..... arrêté à ..... le .....  
» pour ..... (nature de l'avarie) ».

## 2.3.3.6

Page 14.

Ce télégramme doit être complété d'une des deux formules ci-après selon qu'il s'agit du cas repris sub. 2) ou sub. 3) :

- « est dirigé sur notre poste de visite de .....  
» et continuera après réparation.  
» recevrez demande de pièce de rechange (le cas  
» échéant) ».
- « sera renvoyé à votre usine sauf contre-ordre de  
» votre part.  
» Transbordement nécessaire, m'adresser vos instruc-  
» tions (le cas échéant) ».

Copie de ce télégramme est adressée au délégué M.A. du Groupe dont dépend la gare qui constate l'avarie. Une copie sous pli est adressée à la Direction C, Bureau 61-32 et à la Direction M.A., Bureau 23-32.

Quand les Services M.A. des Groupes reçoivent un avis d'avaries se rapportant à un wagon à minerai, ils doivent en informer le Service M.A. du Groupe chargé de la surveillance du parc de l'usine propriétaire (Charleroi, Liège ou Namur).

### c) CONSTATATIONS.

L'examen technique du wagon avarié doit se faire dans tous les cas à l'intervention du Service M.A. Le constat des avaries doit être dressé de façon détaillée pour permettre d'apprécier l'importance des réparations (dimensions des bris, importance des pliages ou enfoncements, épaisseurs des pièces, etc.). Si l'examen ne permet pas de déceler toutes les avaries, le constat doit en faire mention et le justifier (1).

---

(1) En cas de déraillement d'un wagon à minerai, les constatations tant au matériel roulant qu'à la voie doivent être faites contradictoirement par les services E, V, M.A. et éventuellement aussi par le service E.S. d'une part, et le titulaire du wagon ou son délégué d'autre part.

**d) CONSTITUTION DES DOSSIERS.**

Les dossiers sont constitués conformément aux dispositions du R.G.C., fascicule VIII, chapitre XXV.

**e) LIVRAISON AUX USINES SIDERURGIQUES BELGES DES WAGONS AVARIES IMMATRICULES A LA S.N.C.F.**

Lors de la remise à l'usine propriétaire de wagons P (S.N.C.F.) avariés, la gare d'arrivée doit remettre au destinataire une copie du constat d'avarie D.C. 1662 ou D.C. 1713 qui a été établi par la gare où est survenue l'avarie, selon qu'il s'agissait d'un cas repris sub. 3° ou sub. 1° de l'art. 8.

*37 M  
56*

Si, en cours de route ou à destination, on constate une aggravation du dommage, ce procès-verbal doit être complété en conséquence. Il est bien entendu que le procès-verbal doit être établi avec toute la minutie voulue.

Si le P.V. D.C. 1662 ou D.C. 1713 n'accompagne pas les documents de transport à l'arrivée, il doit être demandé par télégramme de service à la gare intéressée.

**f) LIVRAISON AUX USINES SIDERURGIQUES BELGES DES WAGONS AVARIES IMMATRICULES PAR LA S.N.C.B.****DEVIS DE REPARATION.**

Aussitôt que possible après la rentrée du wagon à minerai à la gare d'attache desservant les établissements du titulaire, le devis des réparations est dressé par un contre-maître du service M.A., Bureau 23-32, contradictoirement avec le titulaire, d'après les tarifs appliqués pour la réparation de nos wagons par l'industrie privée.

La réparation doit être entreprise par les soins du titulaire sans attendre le résultat de l'enquête au sujet des responsabilités. Après terminaison des travaux, le délégué M.A. du Groupe fait examiner le wagon par son contre-maître de wagonnage, pour réception et délivrance de l'autorisation de remise en service.



## 2.3.3.6

Page 16.

Les factures sont adressées directement à la Direction M.A., Bureau 23-32 qui les tient en instance jusqu'au moment où le Service Commercial, Bureau 61-32, lui aura communiqué sa décision au sujet des responsabilités.

### g) ENQUETE PAR LE DELEGUE M.A. DU GROUPE.

En plus de l'enquête faite par le chef de gare, le délégué M.A. du Groupe doit également procéder, au reçu de la copie du télégramme, à une instruction complète, à l'effet de déterminer exactement la cause de l'avarie. Il communique ses conclusions au Service Commercial, Bureau 61-32.

## C. — WAGONS-CONTAINERS.

- 26 Les wagons-containers de la série 368.000 à 368.499 portent 3 grands containers fermés; ceux de la série 368.500 à 368.999 portent 3 grands containers ouverts.

### PRESCRIPTIONS A OBSERVER EN CAS D'AVARIES.

- a) Les wagons-containers chargés, arrivés avariés à destination, doivent d'abord être déchargés par le destinataire avant d'être envoyés en réparation.

Dans le but de hâter la remise en état du wagon-containers, les visiteurs peuvent toutefois relever dès l'arrivée l'importance des avaries à réparer. Ces constatations ne peuvent cependant retarder en quoi que ce soit la livraison de la marchandise.

- b) En matière d'avarie, le wagon-containers est considéré comme faisant un tout. Pour l'envoi en réparation, qu'il s'agisse d'avarie aux containers ou d'avarie au wagon lui-même, les containers ne peuvent être séparés du wagon.

En cas d'avarie au wagon porteur ou lorsque celui-ci doit subir une opération périodique (graissage ou révision), les règles à suivre sont celles en vigueur pour les wagons ordinaires (R.G.M.A., fascicules 2.3.3.3 et 2.3.3.4). Toutefois, la révision périodique est faite exclusivement par l'atelier central de Gentbrugge. *Amcevs - Dam*

En cas d'avaries uniquement aux containers, la gare doit les faire constater par le visiteur du matériel (ou par l'agent E qui en assume les fonctions), qui doit agir comme suit :

- Avaries légères : apposer sur le wagon (non sur le container) des étiquettes M. 638 A, pour réparation par le poste de visite;
  - Avaries importantes : apposer sur le wagon des étiquettes M. 638 B, prescrivant l'envoi à l'atelier de wagons;
  - Si cet atelier n'est pas à même de faire la réparation, il doit transférer le wagon à l'A. C. de Gentbrugge par étiquettes M. 638 B, après avoir vérifié si rien n'est à faire au wagon porteur;
  - Les étiquettes doivent être complétées par une croix dans la case « Caisse » et par la mention « Container n° ..... avarié » sous la rubrique « Divers ».
- c) En cas de destruction d'un container ou d'avarie grave empêchant le transport normal sur le wagon porteur, celui-ci, devenu incomplet, doit être envoyé à l'A. C. de Gentbrugge muni d'étiquettes M. 638 B, pour y rester en garage jusqu'au moment où son équipement pourra être complété.

Le container avarié, à charger sur wagon plat ordinaire, doit également être envoyé à cet A.C. par la gare, comme expédition en service (pas d'étiquettes M. 638).

- d) En cas d'avarie grave au wagon porteur au point que celui-ci ne puisse plus circuler en sécurité chargé de ses containers, ceux-ci doivent être envoyés à l'A. C. de Gentbrugge, de la manière prescrite sous c).

Le wagon porteur reçoit la destination que son état comporte (b, 2<sup>e</sup> alinéa). Il ne peut plus être acheminé qu'en queue du train et le frein doit être isolé.

- e) Tout cas douteux est à soumettre à la Direction M.A., Bureau 23-32.

## 2.3.3.6

Page 18.

### 27 Entretien des containers des wagons série 368.000 à 368.999.

Les organes désignés dans un tableau spécial publié par la Direction M.A., Bureau 23-32, doivent être graissés tous les six mois. Ce tableau indique également le nombre de pièces à graisser et le lubrifiant à utiliser.

Tous les postes de visite sont chargés de ce travail. Ils doivent également effectuer ce graissage chaque fois que le chauffeur de la remorque qui a assuré la remise ou la reprise à domicile des containers, leur signale, lors de sa rentrée, des anomalies constatées au cours de sa prestation.

D'autre part, l'atelier <sup>(Anciens. Dan)</sup> central de Gentbrugge doit, à l'occasion de la révision périodique du wagon porteur, lever chaque container aux quatre coins pour libérer les galets, enlever les axes et les nettoyer au pétrole, puis effectuer toutes les opérations de graissage prescrites au tableau spécial.





Société Nationale des Chemins de fer belges

Groupe d.....

....., le ..... 19 .

Service M.A.

N° .....

Société .....

Messieurs,

**AGREATION DE WAGONS LOCAUX.**

Suite à votre lettre du ..... et à la visite que vous a faite notre délégué le .....

Vous êtes autorisés à mettre en service le(s) wagon(s) dont nous reproduisons ci-après les caractéristiques principales :

- Wagons (tombereaux, fermés, plats, citernes, etc.) de tonnes;
- Numérotés ..... (1 à .....);
- Munis (du frein à vis - du frein à main - de la conduite blanche);
- Pourvus de la traction de 65 t.;
- Affectés au transport de .....
- Admis : à circuler entre .....  
à traverser nos voies en gare de .....

**Restrictions éventuelles : .....**

- (1) Ces wagons seront entretenus par vos soins sous la surveillance de notre délégué; à cette fin, vous voudrez bien nous aviser en temps opportun.
- (1) Ces wagons seront entretenus par nos soins moyennant paiement par vous d'une redevance forfaitaire semestrielle de .....

Veillez avoir l'obligeance de nous accuser réception de la présente et agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de la Société :  
Par délégation,

(1) Biffer la mention inutile.



**TRAVAUX A EFFECTUER AUX WAGONS P ENTRE-  
TENUS PAR LA S.N.C.B., MOYENNANT PAIEMENT  
PAR LE TITULAIRE D'UNE REDEVANCE FORFAI-  
TAIRE.**

1. — Lorsque la S.N.C.B. assure l'entretien, elle se charge pour ce forfait des travaux suivants :

**a) Infrastructure.**

- Révision périodique;
- Graissage périodique des organes de roulement et opérations connexes;
- Graissage périodique des plaques de glissement, des crapaudines et des pivots des wagons à bogies;
- Tournage des bandages et des fusées;
- Remplacement des blocs de frein;
- Serrage des écrous;
- Remplacement des boulons, rivets, goupilles et clavettes;
- Vérification du bon fonctionnement du frein.

Dans cette énumération des travaux est comprise la main-d'œuvre ainsi que la fourniture des matières et pièces suivantes, à remplacer suite à l'usure normale :

- l'huile de graissage;
- les rondelles obturatrices;
- les tampons graisseurs;
- le packing;
- les coussinets;
- les joints pour boîte à huile;
- les accouplements de frein;
- les triples-valves de frein;
- les semelles et blocs de frein;
- les tendeurs;
- les ressorts de choc;
- les couleurs noire et blanche;
- la graisse pour pivots de suspension;
- les boulons, rivets, goupilles, écrous, menottes et anneaux et axes de suspension;
- les matières pour le graissage des parties frottantes.

## 2.3.3.6

Annexe Ibis.

Page 2.

### b) Superstructure (caisse, citerne, etc.).

En principe la S.N.C.B. n'y fait pas de travaux; l'entretien incombe au titulaire.

2. — Il s'ensuit que la fourniture d'autres pièces de rechange dont le remplacement est reconnu nécessaire lors des opérations d'entretien, n'est pas comprise dans la redevance forfaitaire d'entretien et reste à charge du titulaire.

Ces pièces peuvent être, entre autres, les trains de roues, les boîtes à huile, les ressorts de suspension, les crochets et barres de traction, les demi-manchons, les plaques de garde, les butoirs, les pistons de butoirs, etc.

La S.N.C.B. fournit ces pièces contre paiement (facture séparée de l'atelier), si elles sont du type courant en usage chez elle.

Toutefois, s'il s'agit de trains de roues, l'atelier doit d'abord les demander au titulaire, tout comme les pièces qui ne sont pas de types courants. En effet, suivant l'art 35 de nos « Conditions Générales d'immatriculation » le titulaire est tenu d'avoir en stock et de fournir :

- les trains de roues;
- toutes les autres pièces, si elles ne sont pas de types courants utilisés sur notre propre matériel.



Société Nationale des Chemins de fer belges

Groupe d.....

Service M.A.

N° ..... , le ..... 19 ..

Messieurs,

**Wagon(s) de particulier(s) n° .....**

A l'occasion d'un examen (d'une visite) effectué(e)  
le ..... à ....., il a  
été constaté entre autres :

**Wagon n° .....**

Cette liste de constatations vous est communiquée à titre  
indicatif; elle n'est pas limitative et n'a pas la valeur d'un  
devis.

Nous vous prions de prendre toutes mesures utiles pour  
faire réparer ce(s) véhicule(s) préalablement à sa (leur)  
remise en service.

Vous voudrez bien nous aviser en temps opportun de la  
date à laquelle notre délégué pourra revoir ce(s) wagon(s)  
réparé(s).

Nous attirons votre attention sur ce que le contrôle fait  
par notre Société n'est exécuté qu'au seul point de vue de  
la sécurité de l'exploitation du chemin de fer. Conformé-  
ment aux « Conditions générales d'immatriculation des  
wagons de particuliers », chapitre « Entretien », c'est au  
titulaire qu'incombe le devoir de tenir ses wagons dans un  
état irréprochable et de veiller à ce que les travaux d'en-  
retien et de réparation soient effectués en temps utile.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considé-  
ration distinguée.

AU NOM DE LA SOCIÉTÉ :

Par délégation,

## 2.3.3.6

Annexe III.



Société Nationale des Chemins de fer belges

---

Groupe d.....

Service M.A.

N° ..... , le ..... 19 ..

Messieurs,

Wagon(s) privé(s) n° .....

Nous référant à notre lettre du ....., émarginée comme la présente, nous avons l'avantage de vous faire savoir que vo..... wagon(s) cité(s) sous rubrique a (ont) été examiné(s) après réparation par notre délégué et a (ont) été reconnu(s) en bon état.

En conséquence, vous êtes autorisés à remettre ce(s) véhicule(s) en service.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

AU NOM DE LA SOCIETE :

Par délégation,

## Responsabilité en cas d'avaries aux wagons de particuliers (B).

---

### CRITERES DE RESPONSABILITE.

Le régime de responsabilité prévu pour les wagons de particuliers est exposé aux art. 502 à 510 du R.G.C., fascicule VIII.

Les principes de responsabilité du chemin de fer sont définis tant par les conditions d'immatriculation des wagons de particuliers pour tout transport en général, que par la loi du 25.8.1891 (art. 34 et suivants) et les Conditions Réglementaires (notamment art. 33, 34 et 63), pour les transports effectués en service interne et par l'art. 13 du Règlement International concernant le transport des wagons de Particuliers (R.I.P.), annexe VII à la Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par Chemin de fer (C.I.M.), ainsi que par la C.I.M. (art. 26 et suivants) pour les transports effectués en service international sous le couvert d'une lettre de voiture C.I.M.

En cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces, une présomption de responsabilité repose sur le chemin de fer, lequel, pour s'en libérer, doit prouver que le dommage n'est pas dû à une faute qui lui est imputable.

Peut, entre autres, constituer cette preuve, le fait que les dommages sont attribuables :

- à la vétusté ou au long usage du matériel;
- à un défaut de construction ou à la mauvaise qualité des organes constitutifs du wagon;
- à la nature de la marchandise;
- à un cas fortuit, une force majeure ou une cause qui ne puisse être attribuée au chemin de fer;
- à un fait qui s'est produit alors que le wagon ne se trouvait pas sous la surveillance du chemin de fer.

### 2.3.3.6

Annexe IV.

Page 2.

En outre, à moins que l'ayant droit ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer, celui-ci n'est responsable :

- des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite que si ces dommages sont en corrélation avec une avarie du wagon dont le chemin de fer doit répondre;
- des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) que si le récipient présente des traces d'avaries extérieures dont le chemin de fer doit répondre.



**Wagons à minerai dont les avaries  
peuvent être réparées par une opération  
de peu d'importance ou par  
la substitution de pièces de rechange.**

---

1. Le chef de gare doit envoyer au propriétaire le télégramme prescrit par l'art. 25 du fascicule 2.3.3.6.
2. Il envoie **immédiatement** le véhicule avarié au poste de visite ou à l'atelier désigné par l'étiquette d'avarie. La gare qui dessert le poste de visite ou l'atelier de réparation lui remet le véhicule d'urgence.
3. Dès réception du wagon, le poste de visite ou l'atelier détermine de façon précise la pièce de rechange nécessaire et la demande **par télégramme** à la firme propriétaire, dont le nom est inscrit sur le wagon (télégramme de service à adresser à la gare qui dessert la firme, cette gare devant en assurer la remise immédiate).
4. La réparation du véhicule doit être faite avec célérité, soit immédiatement si une pièce de rechange n'est pas nécessaire, soit dès réception de la pièce demandée.
5. Le wagon réparé doit être remis, au besoin par manœuvre spéciale, à la gare aussitôt les travaux terminés. Celle-ci le renvoie d'urgence vers la gare de rebut pour continuation vers sa destination primitive.
6. La pièce avariée retirée du véhicule doit être renvoyée à la firme propriétaire, *par bulletin IC 263 en feuille  
~~avec à charge du titulaire.~~*
7. Les règles qui précèdent s'appliquent indifféremment aux wagons chargés et aux wagons vides.
8. Il est interdit de différer un wagon à minerai **vide** en vue d'y prélever une pièce pour la réparation d'un wagon **chargé** rebuté.



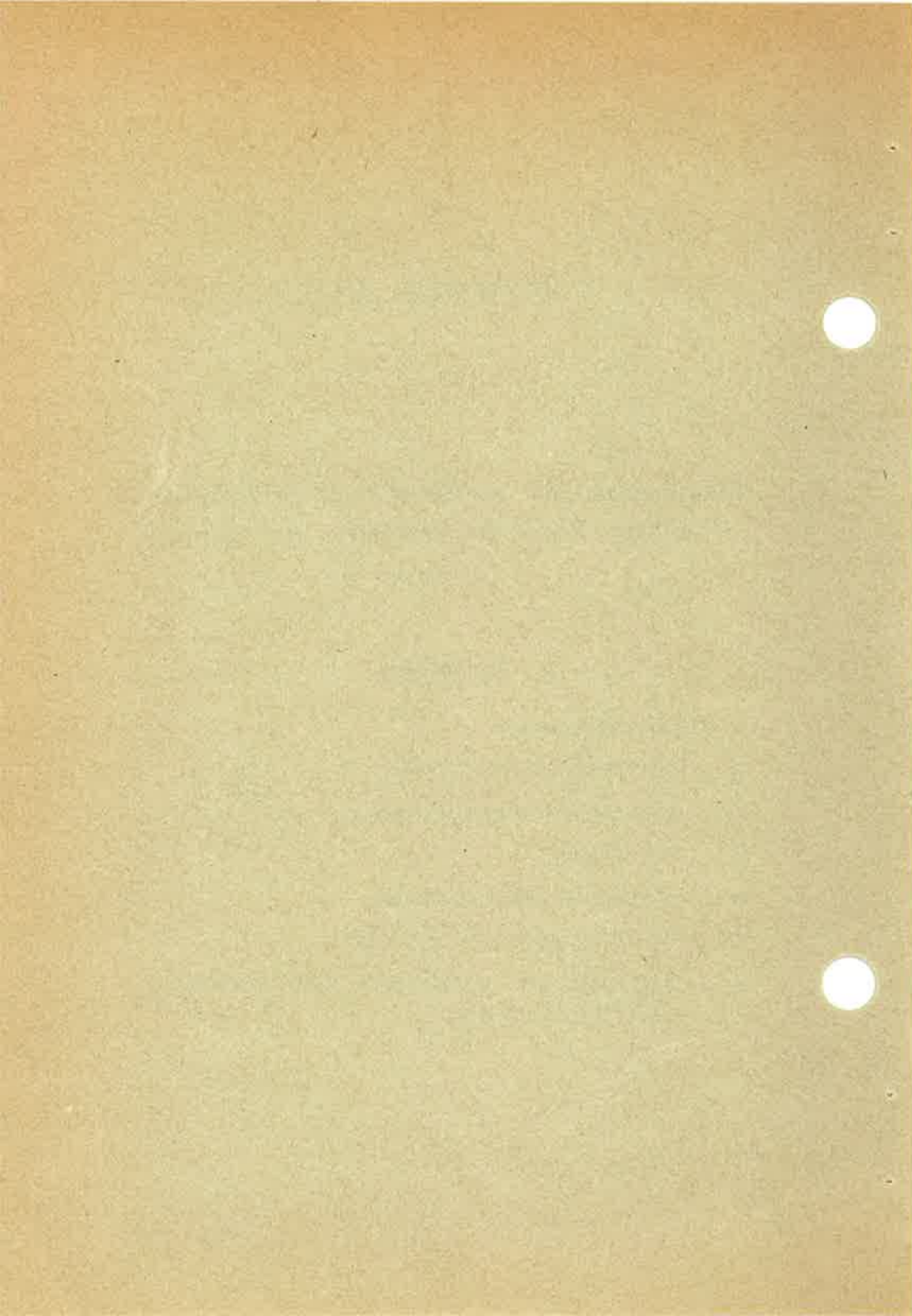
## FASCICULE 2.3.3.8

### Réparation du matériel à marchandises. Travaux dans les ateliers de wagons.

---

#### SOMMAIRE.

- A. — GENERALITES.
- B. — ENTRETIEN ORDINAIRE.
- C. — GRAISSAGE PERIODIQUE.
- D. — REVISION.
- E. — MOYENNE REPARATION.
- F. — PEINTURE INTERCALAIRE.
- G. — LAVAGE ET PEINTURE DES WAGONS  
PEINTS EN BLANC.



## Réparation du matériel à marchandises. Travaux dans les ateliers de wagons.

### A. — GENERALITES.

- 1 Les ateliers de wagons dont la liste figure en annexe I exécutent au matériel à marchandises les opérations énumérées ci-après :

- L'entretien ordinaire;
- Le graissage périodique;
- La révision;
- La moyenne réparation;
- La peinture intercalaire;
- Le lavage et la peinture des wagons peints en blanc.

La révision et la moyenne réparation sont accompagnées du levage complet; l'entretien ordinaire comporte dans certains cas un levage partiel (1).

Les conditions d'exécution de ces travaux sont définies dans le présent fascicule.

### B. — ENTRETIEN ORDINAIRE (E.O.).

- 2 L'entretien ordinaire constitue l'ensemble des travaux d'atelier ayant pour but de découvrir et de réparer les petites avaries courantes pouvant compromettre la sécurité de l'exploitation et de la marchandise.

---

(1) **Levage.** Le levage est l'opération qui consiste à lever le véhicule de manière à en dégager les essieux afin de permettre la vérification des parties inaccessibles à une visite ordinaire.

Le levage est dit « complet » par opposition au levage « partiel » (d'une extrémité du véhicule seulement) nécessité par le remplacement de boîtes à huile ou d'un train de roues à un véhicule ayant chauffé.

Les travaux que comporte le levage sont indiqués à l'annexe VI.

## 2.3.3.8

Page 2.

L'entretien ordinaire est effectué aux véhicules quelle que soit la cause de leur passage en atelier : avaries, graissage, révision.

Les travaux que comporte l'entretien ordinaire sont détaillés à l'annexe II.

### C. — GRAISSAGE PERIODIQUE.

- 3 Le graissage périodique comporte l'exécution des travaux désignés à l'annexe IV.

Les périodicités théoriques sont indiquées à l'annexe III. Toutefois, les opérations doivent être exécutées dans les conditions suivantes :

- Lors du passage accidentel des wagons en atelier pour entretien ordinaire, les opérations désignées à l'annexe IV **pour les boîtes à huile** doivent être effectuées, pour autant que la date se trouvant dans le calendrier de graissage ait au moins 6 mois d'ancienneté; une nouvelle date de graissage est inscrite. Il faut aussi vérifier la date de mise en service de la triple valve et la remplacer s'il y a lieu (voir annexe V).
- Si, depuis la dernière révision périodique (art. 4) il s'est écoulé au moins 23 mois pour les wagons dont le délai de révision est de 4 ans et 17 mois pour les autres véhicules, l'atelier doit effectuer aussi les travaux **d'entretien du frein** prévus à l'annexe IV et inscrire sur le corps du cylindre de frein sa marque et la date de l'opération. Cette inscription est valable jusqu'à la prochaine révision périodique et dispense les ateliers d'effectuer entretemps de nouvelles opérations d'entretien du frein.
- Pour les wagons de service désignés à l'annexe III, les délais de 6 mois et 17 mois indiqués ci-dessus sont doublés.

### D. — REVISION.

- 4 Deux sortes de révisions sont à considérer : la révision périodique et la révision accidentelle.

La révision périodique est celle qui est effectuée à intervalles réguliers afin de vérifier l'état du matériel.

Les délais à observer pour la révision périodique sont indiqués à l'annexe III (1) (2).

La révision accidentelle est celle qui doit être exécutée aux véhicules envoyés en atelier avant le moment de la révision périodique parce qu'ils ont :

- Déraillé;
- Subi un choc violent susceptible d'avoir modifié l'écartement ou le parallélisme des essieux ou d'avoir provoqué des déplacements ou des avaries aux organes de graissage.

Les travaux que comporte la révision, tant périodique qu'accidentelle, sont indiqués à l'annexe V.

#### E. — MOYENNE REPARATION (M.R.).

- 5 La moyenne réparation est un ensemble d'opérations qui a pour but de permettre au véhicule de faire normalement du service pendant 6 ans, sans autre réparation importante pendant cette période.

---

(1) La première révision des véhicules neufs se fait à l'usine du constructeur, avant la mise en service.

(2) Les wagons marqués  $\Delta$  (service intérieur) entrant en atelier pour révision périodique doivent être soumis à l'examen du contremaitre de la Direction M.A., bureau 23-32, qui décide de leur maintien en service ou non.

Si le wagon est maintenu en service pour plus de 6 mois, la révision périodique doit être effectuée.

S'il est prévu que le wagon sera retiré du service avant 6 mois, la date de révision doit être postposée de 6 mois, après exécution des opérations de graissage périodique.

L'ancienne date de révision doit être barrée d'un trait à la couleur jaune, de manière qu'il soit encore possible de la lire; en dessous doit être inscrite la nouvelle marque (abréviation de l'atelier et date).

Si à échéance de la nouvelle marque le wagon n'est pas mis hors service, la révision périodique doit obligatoirement être faite.

## 2.3.3.8

Page 4.

Suivant la catégorie de véhicule, une ou deux moyennes réparations sont à effectuer entre deux passages successifs en grande réparation (1).

Les opérations que comporte la moyenne réparation sont détaillées à l'annexe VIII.

Les moyennes réparations sont à considérer comme « volant de travail » pour l'atelier de wagons. Ce dernier doit d'abord assurer normalement les entretiens, graissages, révisions, levages, peintures intercalaires, peintures des wagons blancs.

La main-d'œuvre restant disponible est consacrée à l'exécution de moyennes réparations suivant le programme établi par la Direction M.A., bureau 23-32.

### F. — PEINTURE INTERCALAIRE DES VEHICULES.

6 Les fourgons et les wagons subissent entre la moyenne réparation et la grande réparation (R.G.M.A. 2.3.3.9) une peinture dite « intercalaire ».

Elle consiste à appliquer :

- Une couche de couleur rouge sur la caisse;
- Une couche de couleur noire sur les parties visibles du châssis;
- Une couche de protection sur l'impériale des wagons couverts et des fourgons.

La peinture intercalaire est effectuée lors du passage normal des véhicules en révision périodique.

---

(1) Les périodicités pour l'envoi des véhicules en grande réparation (en atelier central, R.G.M.A. 2.3.3.9) sont :

- 12 ans, pour les wagons-tombereaux et les fourgons;
- 18 ans, pour les autres wagons.



Pour éviter les abus, les séries des véhicules auxquels la peinture intercalaire doit être effectuée sont désignées par la Direction M.A., bureau 23-32. En outre, si l'atelier estime que la peinture est encore suffisamment bien conservée, il doit en référer au contremaître itinérant de la Direction.

#### **G — LAVAGE ET PEINTURE DES WAGONS PEINTS EN BLANC.**

7. Les wagons peints en blanc subissent un lavage à l'eau savonneuse de la peinture extérieure de la caisse lors du graissage périodique (18 mois) et reçoivent une nouvelle couche de peinture blanche sur les parois et une couche de protection sur la toiture tous les 3 ans, lors de la révision périodique.



## Réparation du matériel à marchandises.

## ATELIERS DE WAGONS.

Groupes	Ateliers	Abréviations
Anvers	Anvers-Nord	AN
	Anvers-Dam	AD
Bruxelles	Schaerbeek	SC
Charleroi	Monceau	MC
	St-Martin	SM
Gand	Merelbeke	ME
Hasselt	Hasselt	HS
Liège	Voroux-Goreux	VG
Mons	Braine-le-Comte	BR
	St-Ghislain	SGL
Namur	Latour	LT
	Ronet	RO
	Stockem	ST



## Liste des travaux que comporte l'entretien ordinaire.

---

### 1 Travaux communs à tous les véhicules.

- Visiter le véhicule et rédiger les feuilles de travail.
- Remplacer les vis, clous et boulons manquants.
- Resserrer les écrous lâchés.
- Remplacer les écrous, goupilles et rivets manquants ou défectueux.
- Vérifier, nettoyer et lubrifier les vis de frein et de tendeur, s'assurer ensuite de leur bon fonctionnement.
- Faire les essais d'étanchéité et de fonctionnement des freins à air; réparer éventuellement les défauts révélés par l'essai.
- Alternateurs de freins à air : vérifier si les inscriptions sont bien lisibles, au besoin les retoucher et les rectifier; nettoyer et si nécessaire repeindre les plaques; effectuer un graissage parfait des parties frottantes et des articulations, ainsi que des régulateurs de frein SAB.
- Vérifier le fonctionnement et le réglage des freins à main; remédier, le cas échéant, aux anomalies constatées.
- Vérifier le fonctionnement des portes, des vasistas, des battants mobiles et remédier aux défauts constatés; lubrifier les charnières, les axes des galets de roulement et le guide supérieur des portes des fourgons et wagons couverts.
- Vérifier et graisser les appareils de traction et de choc (vérifier notamment leur réglage et remplacer les demi-manchons mal jumelés); graisser les guides de traction.
- Vérifier la suspension et le roulement.
- Vérifier les plaques de garde, particulièrement les parties cachées par les longerons.
- Remplacer ou réparer les pièces avariées ou manquantes.

## 2.3.3.8

Annexe II.

Page 2.

- Remplacer les planches de fond manquantes ou brisées.
- Remplacer ou réparer les profilés **secondaires** du châssis (1).
- Effectuer les réparations exigées par l'état du wagon.

### 2 Travaux particuliers suivant le type du véhicule.

- Wagons à caisse en bois.  
Remplacer les frises manquantes ou brisées.
- Wagons couverts et fourgons.  
Réparer l'impériale des véhicules dont l'état de la toiture et l'étanchéité laissent à désirer.
- Wagons couverts.  
Vérifier le placement des anneaux d'arrimage et remplacer les anneaux manquants, conformément au plan 4289 G et aux instructions spéciales.
- Wagons plats du type allemand.  
Graisser les extrémités des ferrements fixant les parois amovibles, après avoir éventuellement redressé ces ferrements.
- Wagons avec boîtes à huile des types dont les cuvettes peuvent être alimentées directement par le godet graisseur.  
Extraire l'eau au moyen d'une seringue et faire le plein d'huile des cuvettes si elles ne sont pas remplies aux  $\frac{3}{4}$  de la hauteur.
- Wagons à bogies.  
Graisser les plaques de glissement, les crapaudines et les pivots des bogies, au moyen de la graisse graphitée n° 007.11.070, après avoir soulevé légèrement le châssis pour dégager les surfaces de frottement de ces organes. La périodicité de ce graissage est de 9 mois (2); toutefois, les ateliers doivent l'effectuer aux wagons passant pour avaries accidentelles, si le délai va expirer dans les deux mois.  
En plus de ce graissage périodique, les ateliers doivent effectuer un graissage à la seringue (sans levage du châssis), lors de chaque passage des wagons.

(1) Lorsque des pièces **principales** du châssis sont avariées la réparation est du ressort de l'atelier central.

(2) 18 mois pour les wagons surbaissés de plus de 40 tonnes en dépôt à La Sambre.

- Wagons à toiture ouvrante et autres wagons spéciaux. Aux wagons à toiture ouvrante de tous systèmes et aux autres wagons spéciaux tels que wagons à barre faîtière, wagons à trémies à déchargement automatique, wagons pour transport d'autos, wagons pour transport de ciment, avec vannes, etc., qui entrent en atelier pour une avarie quelconque, il faut **essayer** tous les mécanismes, toutes les portes, vannes, etc., tout ce qui est mobile ou spécial, les systèmes de verrouillage, etc., et réparer les avaries constatées. De même, il faut graisser toutes les articulations, glissières, pivots, etc., dont le mouvement est trop dur ou qui présentent un manque de graissage.





**DELAYS DE GRAISSAGE ET DE REVISION  
DU MATERIEL A MARCHANDISES**

Types de véhicules	Graissage périodique	Revision périodique	Observations
Fourgons (1)	18 mois	3 ans	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'atelier effectue d'office la revision périodique aux véhicules passant pour entretien ou graissage dans les 3 derniers mois du délai.</li> <li>2. Wagons munis de boîtes à rouleaux : ces wagons ne subissent pas de graissage périodique.</li> <li>3. Wagons ABC (à 3 compartiments) : la revision périodique est faite exclusivement par les ateliers de wagons de Merelbeke, Schaerbeek et Ronet; ils font en même temps la revision des conduites de chauffage et des purgeurs.</li> <li>4. Wagons-containers : la revision périodique est faite exclusivement par l'atelier d'Anvers-Dam.</li> <li>5. Wagons SS : la revision périodique est faite exclusivement par l'atelier d'Anvers-Nord.</li> <li>6. Wagons réfrigérants Ferry-Boats : la revision périodique est faite exclusivement par l'atelier d'Anvers-Nord.</li> <li>7. Wagons de secours et annexes : le graissage périodique est fait par la remise d'attache, sous la surveillance d'un contremaître de wagonnage ou d'un chef-visiteur de matériel.</li> </ol>
Wagons (sauf ceux désignés ci-après)	18 mois	3 ans	
Wagons marqués « 4 REV »	12 mois	4 ans	
Wagons [SS]	—	1 an	
Wagons de secours et annexes	12 mois	6 ans	
Wagons locaux; wagons-ateliers, wagons-dortoirs, wagons-bureaux et wagons-magasins du Service V, du Service E.S. et du Service M.A. (Electricité); wagons pour le transport des immondices et des cendrées	3 ans	6 ans	
Véhicules utilisés comme locaux fixes	—	—	

(1) Non compris les fourgons GV série 19001 à 19200, qui font partie du matériel à voyageurs et sont entretenus par les postes d'entretien et ateliers de voitures.

SECRET  
CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL - SECURITY INFORMATION

1. The following information is being furnished to you for your information only. It is not to be disseminated outside your organization.

2. This information is being furnished to you for your information only. It is not to be disseminated outside your organization.

3. This information is being furnished to you for your information only. It is not to be disseminated outside your organization.

4. This information is being furnished to you for your information only. It is not to be disseminated outside your organization.

5. This information is being furnished to you for your information only. It is not to be disseminated outside your organization.



## **Graissage périodique des wagons et fourgons.**

### **A. — OPERATIONS CONNEXES AU GRAISSAGE PROPREMENT DIT.**

- Réparer les avaries pour lesquelles le wagon est rebuté.
- Effectuer les travaux d'entretien ordinaire.

### **B. — VISITE DES BOITES A HUILE.**

- Ouvrir les boîtes.
- Examiner l'état et le comportement des organes graisseurs (tampons, cuvettes, packing).
- Examiner les coussinets (bris, début d'échauffement, présence de métal fondu dans la cuvette ou sur le packing).
- Contrôler l'état de la laine des tampons des ressorts, des barettes, du packing en contact avec la fusée.
- Remplacer le packing durci.
- Vérifier s'il n'y a pas de perte d'huile.
- Faire le plein d'huile (après avoir retiré l'huile sale) dans les boîtes à tampon ou ajouter de l'huile dans le packing au moyen d'une seringue dans les boîtes à packing.
- Fermer les boîtes et veiller à l'étanchéité des joints.

### **C. — ENTRETIEN DU FREIN.**

- Vérifier les freins à main et les freins à air.
- Graisser les cylindres de frein après les avoir démontés.
- Nettoyer et graisser la triple-valve ou la remplacer s'il y a lieu (voir annexe V).

## **2.3.3.8**

**Annexe IV.**

**Page 2.**

- Démonter, nettoyer et graisser les robinets.
- Essayer les freins conformément aux instructions spéciales.
- Incrire sur le cylindre de frein la marque de l'atelier et la date de l'opération (la présence de cette inscription dispense de faire encore l'entretien du frein avant la prochaine révision périodique).

### **D. — VEHICULES POURVUS DE BOITES SPECIALES (ISOTHERMOS, LEONARD, A ROULEAUX, etc.).**

Se conformer pour le graissage et l'entretien des boîtes aux instructions particulières publiées par la Direction M.A., bureau 23-23.

## **Travaux à effectuer aux véhicules à marchandises lors de la révision.**

---

- Vérifier minutieusement tous les organes du véhicule.
- Remédier aux avaries et défauts constatés.
- Exécuter les travaux d'entretien ordinaire et périodique, et les opérations du levage complet.
- Nettoyer et graisser complètement tous les organes de frein et remplacer, s'il y a lieu, la triple-valve par une pièce de la réserve (1).
- Procéder à l'examen approfondi des appareils de choc et de traction.
- Faire, s'il y a lieu, la peinture intercalaire.
- Aux wagons-containers série 368.000 à 368.999, exécuter le graissage périodique des containers (conformément à l'art. 27 du fascicule 2.3.3.6 du R.G.M.A. et uniquement par l'atelier d'Anvers-Dam).

---

(1) Une triple-valve doit être remplacée lors des graissages (art. 3) et des révisions périodiques :

- Si elle ne porte pas encore la plaque d'identité à placer par l'Atelier Central de Louvain;
- Si sa date de placement au wagon (date frappée par l'atelier sur la plaque d'identité) a 6 ans d'ancienneté ou atteindra l'ancienneté de 6 ans au graissage prévu suivant ou à la révision prévue suivante.



## **Levage des véhicules à marchandises.**

### **A. — OPERATIONS A EFFECTUER AUX VEHICULES AYANT A SUBIR LE LEVAGE COMPLET.**

- Nettoyer et vérifier les essieux sur toute leur longueur (recherche des fissures).
- Nettoyer et vérifier les roues, les boîtes à huile et accessoires, les coussinets, les ressorts de suspension.
- Vérifier le montage et l'équarrissage du châssis, l'état de la caisse et de la toiture.
- Vérifier les plaques de garde.
- Vérifier les appareils de traction et de choc.
- Vérifier le frein.

### **B. — PRESCRIPTIONS A OBSERVER LORS DU LEVAGE TANT PARTIEL QUE COMPLET.**

1. Lors du levage, on ne peut placer ou replacer :
  - Des coussinets dont l'épaisseur totale est inférieure à 18 mm.
  - Des trains de roues dont les bandages présentent un creux de 4 mm ou plus à la surface de roulement (1).
  - Des trains de roues dont les fusées n'ont plus le diamètre minimum permis pour le remploi (annexe VII).
  - Des trains de roues dont le diamètre des portées de calage ne correspond pas au type du véhicule.

---

(1) Les véhicules en circulation ne sont retirés du service pour creux aux bandages que si ce creux atteint 5 mm.

## 2.3.3.8

Annexe VI.

Page 2.

Les bandages des trains de roues placés lors du levage doivent être en bon état et avoir une épaisseur d'au moins 30 mm (35 mm pour les wagons portant la marque S).

Par dérogation, lors d'un levage partiel, on peut placer des coussinets ou un train de roues de dimensions inférieures à celles spécifiées ci-dessus, pour autant qu'elles soient suffisantes pour que le véhicule puisse encore rester en service jusqu'au moment de la prochaine révision périodique.

2. Aux wagons plats à bogies type 3214 (R.G.M.A., fascicule 2.3.3.1, annexe VIII), l'épaisseur des bandages ne peut dépasser 60 mm et le diamètre des roues ne peut dépasser 980 mm.

3. Aux véhicules pouvant circuler en service international, on ne peut placer que des trains de roues avec bandages à attache continue par cercle système « Verein » ou « London Chatham ».

Aux véhicules sans frein ne pouvant sortir du réseau de la Société Nationale (marqués  $\Delta$ ), on peut aussi placer des trains de roues avec bandages à attache continue sans cercle (attache dite « alsacienne ») et des trains de roues en une seule pièce, sans bandages.



**Matériel à marchandises.**

**LIMITES D'USURE DES FUSEES DES TRAINS  
DE ROUES.**

Dimensions des fusées à l'état neuf (longueur et diamètre, en mm)	Limites d'usure du diamètre, en mm	
	pour le remploi	pour le retrait définitif du service
280 × 140	120,2	120
229/230/255 × 130	115,7	115,5
254 × 127	115,7	115,5
242 × 124	112,5	112
240 × 145	130,5	130
200/205 × 110	100,2	100
200 × 115 aux wagons- tombereaux de 25 tonnes	108,2	108
200/205 × 115 aux autres véhicules	106,2	106
170 × 97	90,2	90
170 × 100	88,2	88
170 × 95	83,2	83
170 × 85/86	76,2	76
153 × 95	89,5	89
150 × 80	75,2	75



**Liste des opérations à effectuer sur les  
wagons désignés pour  
« moyenne réparation » en atelier  
de wagons.**

---

**Châssis.**

1. Remplacement de bouts de longerons avec renforcement par fourrures et soudure.
2. Renforcement par fourrures aux endroits des longerons fortement usés ou fissurés.
3. Réparation des traverses de tête par clames et contre-plaques.
4. Redressage des traverses de tête et longerons.
5. Remplacement éventuel des traverses de tête.
6. Réparation par clames des profilés de châssis aux endroits des **fissures** ou d'usure localisée.
7. Remplacement des charnières de traction en mauvais état.
8. Remplacement des goussets usagés.
9. Vérification et réparation des poignées de sécurité.
10. Enlèvement du plancher et décapage du châssis, protection du châssis suivant les prescriptions particulières.

**Caisse.**

1. Redressage de la caisse.
2. Remplacement des montants vétustes ou présentant des fissures ou des bris, ainsi que des ranchers manquants ou avariés.

## 2.3.3.8

Annexe VIII.

Page 2.

3. Réparation des montants par soudure et clames et raboutage.
4. Placement de goussets de renfort aux montants d'angle.
5. Réparation des lisses inférieures par clames et fourrures et remplacement des parties vétustes.
6. Renforcement des montants de pignon ou remplacement éventuel par ceux du type renforcé.
7. Réparation ou placement de diagonales de caisse.
8. Remplacement du revêtement de caisse en mauvais état (tôlage — boiserie — toiture). Les tôles de caisse qui présentent dans la partie basse une épaisseur de moins de 3 mm doivent être remplacées.

### **Traction.**

Démontage et remontage parfait des tractions, enduisage préservateur.

### **Appareils de choc.**

Démontage et remontage des appareils de choc.

Les réparations par soudure des boisseaux et pistons doivent être effectuées avec le plus grand soin, par le service spécialement chargé de ce travail.

### **Portes.**

1. Réparation des portes en mauvais état.
2. Remplacement des fermetures en mauvais état.
3. Remplacement des charnières ne présentant plus toute la sécurité nécessaire.
4. Remplacement des arrêts de fermeture de portes, en mauvais état.

5. Réparation des porte-étiquettes.
  6. Réparation des butées de portes.
- Planchers.**
1. Remplacement des fonds en tôle en mauvais état.
  2. Remplacement des parties en mauvais état des planchers en bois.
  3. Réparation des marchepieds.
- Consoles de caisse.**
1. Remplacement des consoles de caisse en mauvais état.
  2. Refixation par rivetage des consoles disloquées.
- Frein.**
- Tous les wagons ayant subi les travaux de **moyenne réparation** subiront les **opérations prescrites lors du levage complet** (annexe VI).
- Plaques de garde.**
1. Redressage des plaques de garde.
  2. Réparation des plaques de garde.
  3. Remplacement des plaques de garde en mauvais état.
- Roulement.  
Suspension.  
Lubrification.**
1. Levage du wagon pour effectuer les opérations prescrites.
  2. Remplacement des ressorts de suspension en mauvais état.
  3. Remplacement des axes de suspension en mauvais état.
  4. Remplacement des brides de suspension et galets en mauvais état.
  5. Remplacement des supports de brides de suspension brisés ou déformés.

## 2.3.3.8

Annexe VIII.

Page 4.

### **Modifications.**

Exécution de toutes les modifications prescrites par la Direction M.A., bureau 23-32.

### **Peinture.**

1. Nettoyage parfait des parties à peindre.
2. Peinture complète du wagon suivant les instructions spéciales.
3. Inscriptions réglementaires (R.G.M.A. 2.3.3.11).
4. Apposition de la plaquette à souder à l'extrême droite de chaque longeron (R.G.M.A. 2.3.3.11).
5. Poinçonnage, au moyen de chiffres, du numéro du wagon sur la tranche de l'aile inférieure des longerons, au droit du support de menotte de droite de l'essieu de gauche (pour les wagons à bogies, au droit du pivot du bogie de gauche).

## **FASCICULE 2.3.3.9**

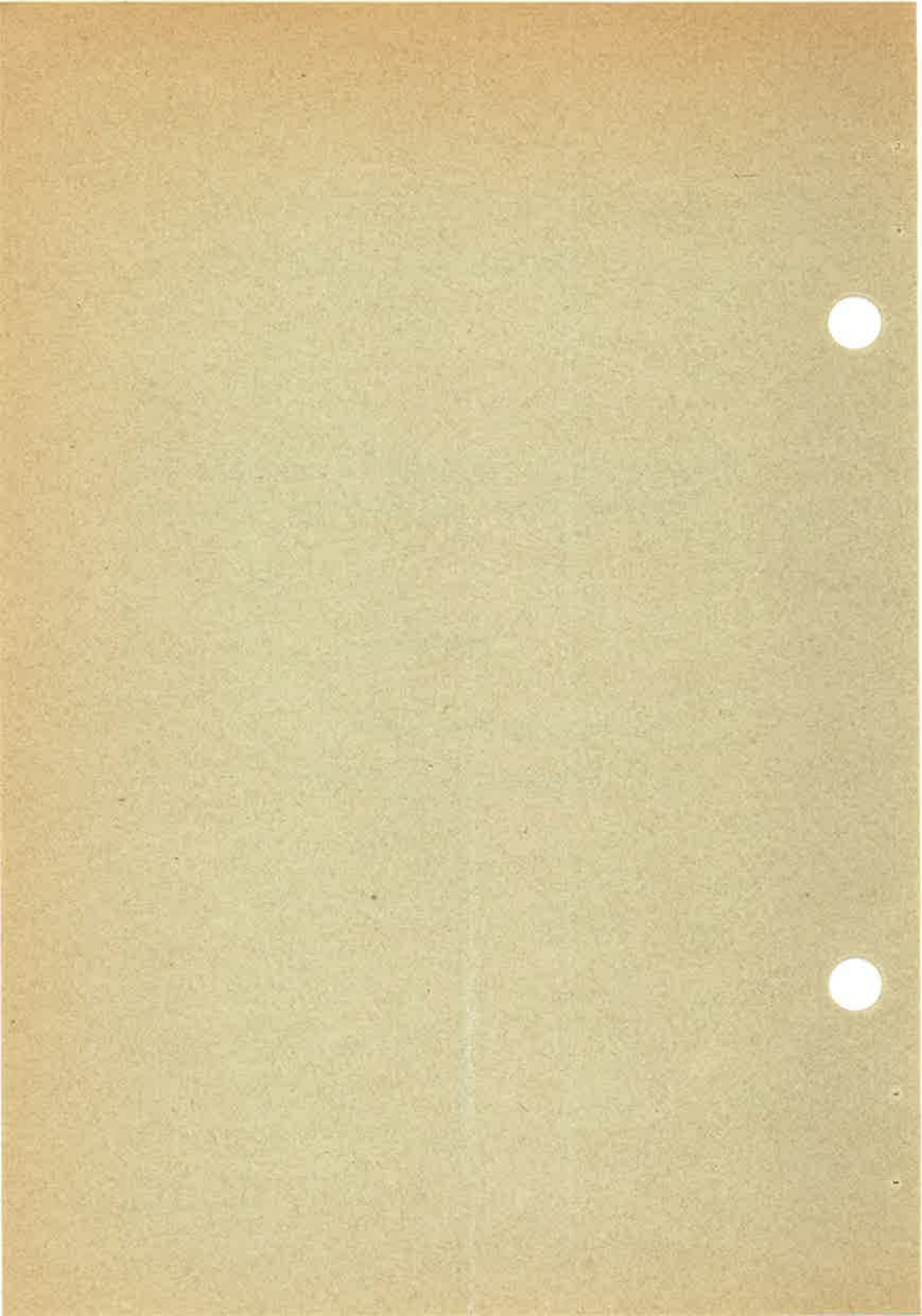
### **Réparation du matériel à marchandises. Travaux dans les ateliers centraux.**

---

#### **SOMMAIRE.**

**A. — GRANDE REPARATION.**

**B. — MOYENNE REPARATION.**





## Réparation du matériel à marchandises. Travaux dans les ateliers centraux.

### A. — GRANDE REPARATION.

1 La grande réparation est une véritable remise à neuf des véhicules et comprend essentiellement :

- Le renouvellement ou la réparation de toutes les pièces dont l'état de conservation est insuffisant pour la période admise entre deux grandes réparations (point 2).
- L'exécution de toutes les modifications prescrites.
- Le remplacement systématique du tôleage et de tous les bois des planchers et des caisses (1).
- La révision avec levage.
- La peinture complète.

Les travaux sont détaillés à l'annexe I.

2 Les périodicités pour l'envoi des véhicules en grande réparation sont :

- 12 ans, pour les wagons-tombereaux et les fourgons;
- 18 ans, pour les autres wagons.

Les véhicules sont aussi envoyés en grande réparation quand les avaries accidentelles graves qu'ils ont subies le justifient.

3 En principe, la grande réparation n'est effectuée qu'aux wagons de bonne construction.

La Direction M.A., bureau 23-32 détermine les types des véhicules qui ne peuvent être considérés comme tels. Elle décide de la nature des travaux à exécuter à ces véhicules en cas d'avaries graves.

---

(1) Après remaniage, les bois retirés sont envoyés aux ateliers de wagons, qui doivent satisfaire par priorité aux demandes des postes de visite.

## 2.3.3.9

Page 2.

- 4 Les Ateliers Centraux de Cuesmes et de Gentbrugge sont chargés de l'exécution des grandes réparations, chacun aux véhicules de son effectif.
- 5 L'effectif de l'Atelier Central de Cuesmes comprend :
- Les wagons-tombereaux à caisse métallique.
  - Les wagons-tombereaux de 20 t et plus à caisse en bois de type allemand (sauf certaines séries affectées à l'Atelier Central de Gentbrugge).
  - ~~3-02  
56~~ — Les fourgons nouveaux à caisse métallique (série 16000 à 16499).—
- 6 L'effectif de l'Atelier Central de Gentbrugge comprend tous les autres véhicules, c'est-à-dire :
- Les wagons-tombereaux à caisse en bois, sauf certaines séries de wagons de 20 t et plus de type allemand, affectées à l'Atelier Central de Cuesmes.
  - Les wagons couverts.
  - Les wagons plats.
  - Les wagons divers (citernes, trémies, etc.).
  - ~~3-11  
56~~ — Les fourgons à marchandises (à l'exception de la série 16000 à 16499).

### B. — MOYENNE REPARATION.

- 7 Les ateliers centraux effectuent des moyennes réparations suivant les instructions spéciales données par la Direction M.A., bureau 23-32 (programme annuel, notamment). Les travaux constituant la « moyenne réparation » sont repris à l'annexe II.

## Opérations à effectuer aux wagons désignés pour « grande réparation ».

### Châssis.

1. Enlèvement du plancher du wagon.
2. Démontage des profilés et assemblages ne présentant plus la garantie en service pour l'intervalle entre deux grandes réparations.
3. Remplacement éventuel de bouts de longerons par soudure et fourrures de renforcement.
4. Remplacement éventuel des longerons complets.
5. Remplacement des traverses de tête en mauvais état.
6. Renforcement des assemblages de châssis suivant les instructions de la Direction M.A., bureau 23-32.
7. Réparation par soudure et pièces rapportées aux profilés de châssis (ailes supérieures) lorsque l'usure est localisée ou que le reste du profilé est en bon état de conservation.
8. Vérification de l'équarissage du châssis.
9. Décapage du châssis suivant instructions spéciales de la Direction M.A., bureau 23-32.
10. Protection des faces supérieures des profilés conformément aux instructions spéciales de la Direction M.A., bureau 23-32.
11. Protection des autres faces des profilés par le produit prescrit par ce bureau.
12. Placement de planches ou de tôles comme fond du wagon.

## 2.3.3.9

Annexe I.

Page 2.

### Caisse.

1. Démontage et remplacement des panneaux et planches de caisse dont la durée en service ne peut atteindre **6 ans**.
2. Remplacement des montants usagés ou ne pouvant plus être réparés convenablement par raboutage.
3. Renforcement de la caisse suivant les indications de la Direction M.A., bureau 23-32.
4. Remplacement des consoles de caisse en mauvais état et **vérification de la bonne fixation** par soudure ou rivetage.
5. Décapage et application d'une couche de protection des assemblages entre montants et revêtements.
6. Réparation parfaite de la toiture et protection au moyen du produit prescrit suivant la nature de réparation et le type de véhicule.
7. Réparation des porte-étiquettes.

### Traction.

Démontage et remontage parfait des tractions avec placement d'un enduisage préservateur des filets de vis. (Il faut toujours la traction de 65 t).

### Appareils de choc.

Démontage et remontage des appareils de choc. Les réparations par soudure des boisseaux et pistons seront effectuées avec le plus grand soin par le service spécialement chargé de ce travail.

- Portes.**
1. Les portes devront être en parfait état et réparées suivant les indications de la Direction M.A., bureau 23-32, notamment pour les portes des wagons couverts.
  2. Remplacement des charnières vétustes.
  3. Vérification du bon fonctionnement des arrêts de portes, fermetures et butées.
  4. Remise en parfait état des galets de roulement des portes des wagons couverts.
- Frein.**
- Tous les wagons ayant subi les travaux de la grande réparation subiront les opérations prescrites lors de la revision (2.3.3.8).
- Plaques de garde.**
1. Démontage éventuel des plaques de garde pour procéder au redressage ou à la réparation.
  2. Remplacement des plaques de garde en mauvais état.
  3. S'assurer de la bonne fixation de celles-ci ainsi que de la position.
- Roulement.  
Suspension.  
Lubrification.**
- Tous les organes s'y rapportant doivent être remis en parfait état.
- Modifications.**
- Exécution de toutes les modifications prescrites par la Direction M.A., bureau 23-32.

## 2.3.3.9

Annexe I.

Page 4.

### Peinture.

1. Nettoyage parfait des parties à peindre.
2. Peinture extérieure complète du wagon (1 couche primaire et 1 couche de rouge pour les wagons tôlés).
3. Pour les wagons caisse en bois, les planches recevront 1 couche de fond sur les 2 faces avant la couche finale extérieure.
4. Placement du repère de l'atelier réparateur ainsi que les plaquettes à souder sur les longerons au-dessus et à droite des cartouches de révision.  
Les faces extérieures des longerons et traverses de tête recevront 1 couche de protection (fixée par le bureau 23-32) avant de recevoir la couche finale (noire). Entretemps, il sera fait application de 2 couches de couleur noire.
5. Inscriptions réglementaires sur la caisse et le châssis, ainsi que les inscriptions spéciales.
6. Poinçonnage au moyen de chiffres du numéro du wagon sur la tranche de l'aile inférieure des longerons, au droit du support de menotte de droite de l'essieu de gauche (pour les wagons à bogies, au droit du pivot du bogie de gauche).

## Opérations à effectuer aux wagons désignés pour « moyenne réparation ».

- Châssis.**
1. Remplacement de bouts de longerons avec renforcement par fourrures et soudure.
  2. Renforcement par fourrures aux endroits des longerons et armatures fortement usés ou fissurés.
  3. Réparation des traverses de tête et danseuses par clames et contre-plaques.
  4. Redressage des traverses de tête et longerons.
  5. Remplacement éventuel des traverses de tête et danseuses.
  6. Réparation par clames des profilés de châssis aux endroits des fissures ou usure localisée.
  7. Remplacement des charnières de traction en mauvais état.
  8. Remplacement des goussets de châssis usagés.
  9. Vérification et réparation des poignées de sécurité.  
Pour les wagons dont on aura dû enlever le plancher on décavera les parties supérieures des profilés et on les préservera par peinture et bandes de protection.
- Caisse.**
1. Redressage de la caisse.
  2. Remplacement des montants présentant des fissures ou bris ou vétustes, ainsi que des ranchers manquants ou avariés.

## 2.3.3.9

Annexe II.

Page 2.

3. Réparation des montants par soudure et clames.
4. Placement de goussets de renfort aux montants d'angle.
5. Réparation des lisses inférieures par clames et fourrures et remplacement des parties vétustes.
6. Renforcement des montants de pignon ou remplacement éventuel par ceux du type renforcé.
7. Réparation ou placement de diagonales de caisse.
8. Remplacement du revêtement de caisse en mauvais état (tôlage — boiserie — toiture).

### **Traction.**

Démontage et remontage parfait des tractions et placement d'un enduisage préservateur.

### **Appareils de choc.**

Démontage et remontage des appareils de choc.

Les réparations par soudure des boisseaux et pistons seront effectuées avec le plus grand soin.

### **Portes.**

1. Réparation des portes en mauvais état.
2. Remplacement des fermetures en mauvais état.
3. Remplacement des charnières ne présentant plus toute la sécurité nécessaire.
4. Remplacement des arrêts de fermeture de portes, en mauvais état.
5. Réparation des porte-étiquettes.
6. Réparation des butées de portes.

### **Planchers.**

1. Remplacement des fonds en tôle.
2. Réparation des planchers en bois.
3. Réparation des marchepieds.

### **Consoles de caisse.**

1. Remplacement des consoles de caisse en mauvais état.
2. Refixation des consoles disloquées.



- Frein.** Tous les wagons ayant subi les travaux de moyenne réparation subiront les opérations prescrites lors de la révision (2.3.3.8).
- Plaques de garde.**
1. Redressage des plaques de garde.
  2. Réparation des plaques de garde.
  3. Remplacement des plaques de garde en mauvais état.
- Roulement.  
Suspension.  
Lubrification.**
1. Levage du wagon pour effectuer les opérations prescrites.
  2. Remplacement des ressorts de suspension en mauvais état.
  3. Remplacement des axes de suspension en mauvais état.
  4. Remplacement des brides de suspension et galets en mauvais état.
  5. Remplacement éventuel des supports de brides de suspension brisés ou déformés.
- Modifications.** Exécution de toutes les modifications prescrites par la Direction M.A., bureau 23-32.
- Peinture.**
1. Nettoyage parfait des parties à peindre.
  2. Peinture complète du wagon suivant les instructions spéciales.
  3. Inscriptions réglementaires (R.G.M.A. 2.3.3.11).
  4. Placement des plaquettes à souder sur les longerons au-dessus et à droite des cartouches de révision (R.G.M.A. 2.3.3.11).
  5. Poinçonnage, au moyen de chiffres, du numéro du wagon sur la tranche de l'aile inférieure des longerons, au droit des supports de suspension extrêmes gauches.
- Levage.** Procéder aux opérations prescrites à l'occasion du levage complet (2.3.3.8).



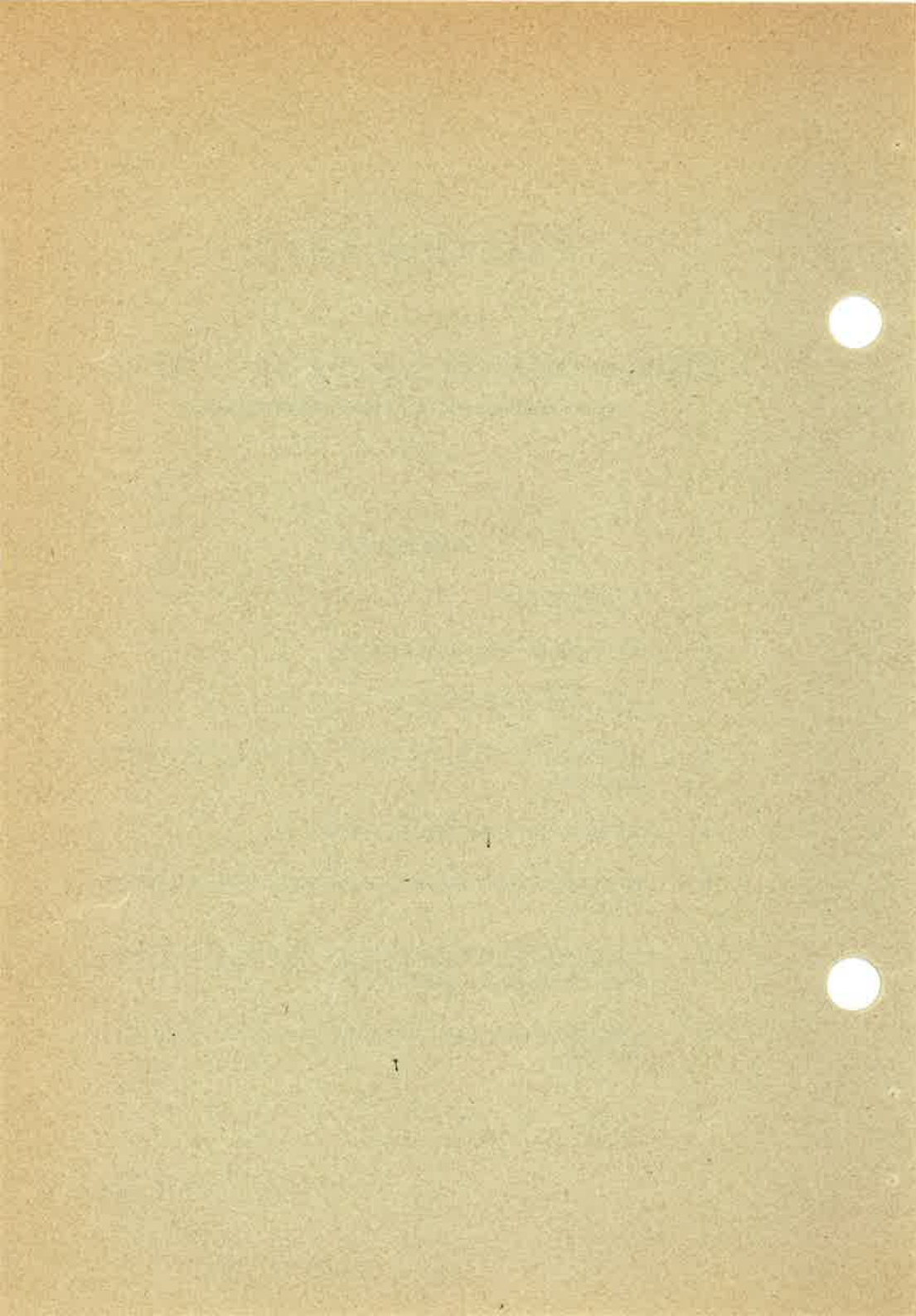
## FASCICULE 2.3.3.11

### Marques relatives aux travaux exécutés au matériel à marchandises.

---

#### SOMMAIRE.

- A. — ENTRETIEN. (*Ancien régime*)  
*Abus - Entretien (Nouveau régime)*
- B. — REVISION ET GRAISSAGE.
- C. — LEVAGE PARTIEL.
- D. — MOYENNE REPARATION ET GRANDE REPARATION.
- E. — PEINTURE INTERCALAIRE.
- F. — REPARATION ET ENTRETIEN DES IMPERIALES.
- G. — GRAISSAGE PERIODIQUE DES CONTAINERS DES WAGONS SPECIAUX.
- H. — GRAISSAGE DES PARTIES FROTTANTES DES BOGIES.



## Marques relatives aux travaux exécutés au matériel à marchandises.

### A. — ENTRETIEN (ANCIEN REGIME).

1 Jusqu'à l'application intégrale du nouveau régime (voir ci-dessous), certains véhicules portent sur une paroi d'about — (sur une traverse de tête, pour les wagons plats) — dans le coin inférieur à gauche, un cartouche à quatre cases (deux supérieures, deux inférieures), appelé « cartouche de dernier service réparateur ».

2 Lorsqu'un véhicule a subi l'entretien :

— Dans un atelier, celui-ci appose à la couleur son abréviation et la date de sortie dans la case supérieure libre. Il efface ensuite, au grattoir, la marque ancienne se trouvant dans l'autre case supérieure et recouvre cette case d'une couche de couleur appropriée. Cette case est ainsi disponible lors d'un prochain passage du véhicule à l'entretien.

— Dans un poste de visite, ce poste appose à la couleur son indicatif numérique et la date de l'opération dans la case inférieure libre. Pour l'autre case inférieure, il agit comme indiqué ci-avant.

### Abis. — ENTRETIEN (NOUVEAU REGIME).

1bis Les véhicules portent sur une paroi d'about — (sur une traverse de tête, pour les wagons plats) — dans le coin inférieur à gauche, un cartouche du modèle ci-après :

AT W	AN 21-12 58					
SP PV	729 12.4 59	423 17.10 59				

Ce cartouche qui remplace celui dont question ci-dessus (ancien régime), est appelé « Cartouche des services réparateurs ».

## 2.3.3.11

Page 2.

Lorsqu'il n'est pas possible d'apposer cette marque de façon complète, sur toute sa longueur, elle peut être interrompue et la seconde partie peut être placée plus loin, à la même hauteur que la première.

**2bis** Les cases supérieures sont réservées à l'indication des réparations effectuées par les ateliers.

Les cases inférieures sont réservées à l'indication des réparations effectuées par les postes de visite.

Dans chaque catégorie de réparation, les différentes dates de réparation restent inscrites jusqu'au moment où le wagon doit subir une 7<sup>e</sup> réparation. A ce moment, les 6 marques inscrites doivent être recouvertes d'une couche de couleur appropriée et on recommence les inscriptions.

**2ter** Pour qu'on puisse savoir combien de fois les inscriptions sont renouvelées depuis la révision, les services réparateurs doivent agir comme suit.

Le nouveau cartouche des services réparateurs est apposé sur les wagons à l'occasion de la révision périodique, d'une moyenne réparation ou d'une grande réparation. A ce moment l'atelier doit peindre un triangle dans le coin supérieur gauche de la case AT/W.

Lorsque le wagon entre ultérieurement dans un atelier pour subir la 7<sup>e</sup> réparation, à inscrire dans la 1<sup>re</sup> case après effacement des 6 marques anciennes, l'atelier doit peindre un triangle dans le coin supérieur droit de la case AT/W. Quand on commence pour la 3<sup>e</sup> fois les inscriptions dans les cases supérieures, l'atelier peint un triangle dans le coin inférieur droit de la case AT/W. Un nouveau triangle doit être apposé dans le coin inférieur gauche lorsqu'on commence les inscriptions dans les cases supérieures pour la 4<sup>e</sup> fois.

Les postes de visite doivent agir d'une façon semblable, étant entendu qu'ils ne peuvent pas apposer eux-mêmes le nouveau cartouche. Lors de la 1<sup>re</sup> réparation par un poste de visite d'un wagon déjà pourvu de ce nouveau cartouche, le poste de visite doit peindre un triangle dans le coin supérieur gauche de la case SP/PV. Lors de la 7<sup>e</sup> réparation par un poste de visite, celui-ci recouvre les 6 inscriptions anciennes des cases inférieures d'une couche de couleur appropriée, applique la nouvelle inscription dans la 1<sup>re</sup> case



inférieure et peint un triangle dans le coin supérieur droit de la case SP/PV. Et ainsi de suite, comme dit ci-avant pour les ateliers.

Lors de chaque révision périodique, moyenne réparation ou grande réparation, toutes les inscriptions, cartouche compris, doivent être effacées et un nouveau cartouche doit être apposé.

### B. — REVISION ET GRAISSAGE.

- 3 Les véhicules portent sur chacun des deux longerons, à droite, un tableau du modèle ci-après, dénommé « case de révision » :

REV
ME
16.8.55

Sur les wagons SS, dont le délai de révision est de 1 an, la marque « REV » est suivie de « 1 an ».

Sur les wagons dont le délai de révision est de 4 ans, la marque est « 4 REV ».

A l'exception des wagons équipés de boîtes à rouleaux, les véhicules portent aussi, à droite, au bas des parois latérales (sur les longerons des wagons plats sans parois) un tableau du modèle ci-après, dénommé « échelle de graissage » :

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
M								16-57 ME				

- 4 Lorsque le véhicule a subi la révision, l'atelier inscrit à la couleur son abréviation et la date de sortie :

- Dans la case de révision;
- Dans l'échelle de graissage (il efface au grattoir l'ancienne marque et recouvre son emplacement d'une couche de couleur);
- Dans le cartouche des services réparateurs, conformément aux art. 2bis, 2ter;
- Sur le corps du cylindre de frein.

## 2.3.3.11

Page 2ter.

- 5 Lorsque le véhicule n'a subi que le graissage, l'atelier inscrit à la couleur son abréviation et la date de sortie :
- Dans l'échelle de graissage (pour l'ancienne marque, il agit comme dit à l'art. 4) ;
  - Dans le cartouche de dernier service réparateur, conformément aux art. 2, 2bis, 2ter.
  - Sur le corps du cylindre de frein, si l'entretien du frein a été effectué (fascicule 2.3.3.8, art. 3).
- 6 Les wagons neufs, dont la réception est faite à l'usine du constructeur, reçoivent à cette occasion, dans la case de révision et dans l'échelle de graissage, la marque CR (Commission de Réception), suivie de la marque du constructeur et de la date de réception, qui est considérée comme date de révision.

### C. — LEVAGE PARTIEL.

- 7 En cas de levage partiel (remplacement d'un train de roues ou de boîtes à huile), le poste de visite ou l'atelier inscrit la marque d'entretien (art. 2, 2bis, 2ter) et, le cas échéant, la marque de graissage (art. 5). En outre, en cas de réparation définitive d'une boîte chauffante, l'atelier doit apposer les marques spéciales prescrites à l'art. 41bis du fascicule 2.3.3.3.

### D. — MOYENNE REPARATION ET GRANDE REPARATION.

- 8 L'atelier inscrit son abréviation et la date :
- Dans une des cases supérieures du tableau à quatorze cases dit « cartouche des services réparateurs » ;
  - Dans la case de révision et dans l'échelle de graissage ;
  - Sur le corps du cylindre de frein ;
  - En outre, l'atelier doit river à l'extrémité droite de chaque longeron, à la partie supérieure de l'âme une plaquette en laiton (1) portant les marques poinçon-

(1) Ces plaquettes (numéro de nomenclature ~~83061099~~ <sup>83061099</sup>) sont fournies sur demande par l'A.C. de Cuesmes. 83061099



nées suivantes : lettre G (grande réparation) ou M (moyenne réparation), abréviation de l'atelier, le mois et les deux derniers chiffres de l'année. Exemple : G CU 10-57.

Cette inscription permet de régler les envois en « moyenne réparation » ou en « grande réparation » dans les délais prévus.

#### **E. — PEINTURE INTERCALAIRE.**

- 9 Sur les wagons qui ont subi la peinture dite « intercalaire », l'atelier appose, à la couleur blanche, une marque spéciale du modèle ci-après :

**PT AN 6.8.55**

Emplacement : sur une paroi d'about.

#### **F. — REPARATION ET ENTRETIEN DES IMPERIALES.**

- 10 La marque spéciale à apposer par les ateliers centraux et ateliers de wagons lors des travaux aux impériales est en forme de I accompagné de dates, selon modèle ci-après. Emplacement : sur une paroi d'about, au dessus du tableau dit « cartouche des services réparateurs ».

On distingue trois cas :

1<sup>er</sup> cas. Réparation complète de la toiture avec renouvellement du revêtement extérieur ou décapage complet et repeinturage du revêtement métallique, lors d'une grande ou moyenne réparation. La date (mois et année) est inscrite au-dessus du signe spécial; elle doit subsister jusqu'à la grande ou moyenne réparation suivante.

2<sup>e</sup> cas. Entretien de la toiture avec renouvellement du revêtement extérieur. Les dates successives sont inscrites en-dessous du signe spécial; elles doivent subsister jusqu'à la grande ou moyenne réparation suivante.

3<sup>e</sup> cas. Entretien du revêtement extérieur en utilisant le produit de protection prescrit par les instructions spéciales, et exécution des petites réparations. Toutes les dates successives sont inscrites dans la partie médiane du signe

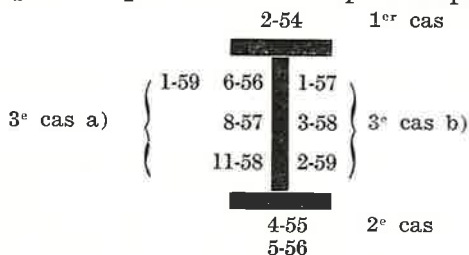
## 2.3.3.11

Page 4.

spécial; elles sont effacées à l'occasion de la moyenne ou grande réparation et lors de chaque renouvellement complet du revêtement extérieur. Les dates sont inscrites :

- a) à gauche du signe spécial, pour les petites réparations effectuées à la toile de recouvrement ou aux tôles de la toiture (si le nombre d'inscriptions à gauche dépasse trois, on peut inscrire la quatrième et les suivantes à gauche de celles existantes) ;
- b) à droite du signe spécial, quand toute la toile de toiture a été enduite au moyen du produit de protection ou quand on a fait le décapage complet et le peinturage du recouvrement métallique.

Les chiffres des dates à inscrire doivent avoir une hauteur de 15 mm; en aucun cas ils ne peuvent dépasser cette hauteur, pour ne pas diminuer l'espace disponible.



### G. — GRAISSAGE PERIODIQUE DES CONTAINERS DES WAGONS SPECIAUX SERIES 368 000 A 368 999 ET 1 074 000 A 1 074 999.

- 11 Lors du graissage périodique prescrit à l'art. 27 du fascicule 2.3.3.6, les postes de visite et les ateliers désignés doivent inscrire leur indicatif et la date de l'opération dans le tableau de graissage figurant sur chaque petite face du container, dans la partie inférieure, au milieu. Ce tableau est du modèle suivant :

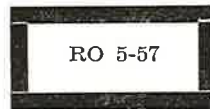
GRAISS. SMER. CONT. 6 M	
ME 6.2.57	

On utilise la case libre et on recouvre l'ancienne marque d'une couche de couleur.

**H. — GRAISSAGE DES PARTIES FROTTANTES DES BOGIES.**

- 12 Lorsque les parties frottantes des bogies ont été graissées (fascicule 2.3.3.2, art. 1, chiffre 10, et fascicule 2.3.3.8, ann. II), les postes de visite et ateliers doivent inscrire leur abréviation et la date de l'opération (mois et année), dans la marque du modèle suivant, apposée sur chaque longeron, au dessus du bogie de droite, à proximité de la case de révision :

(1) 9 M



RO 5-57

---

(1) « 18 M » pour les wagons surbaissés de plus de 40 tonnes en dépôt à La Sambre; « 12 M » pour certains wagons de particuliers.

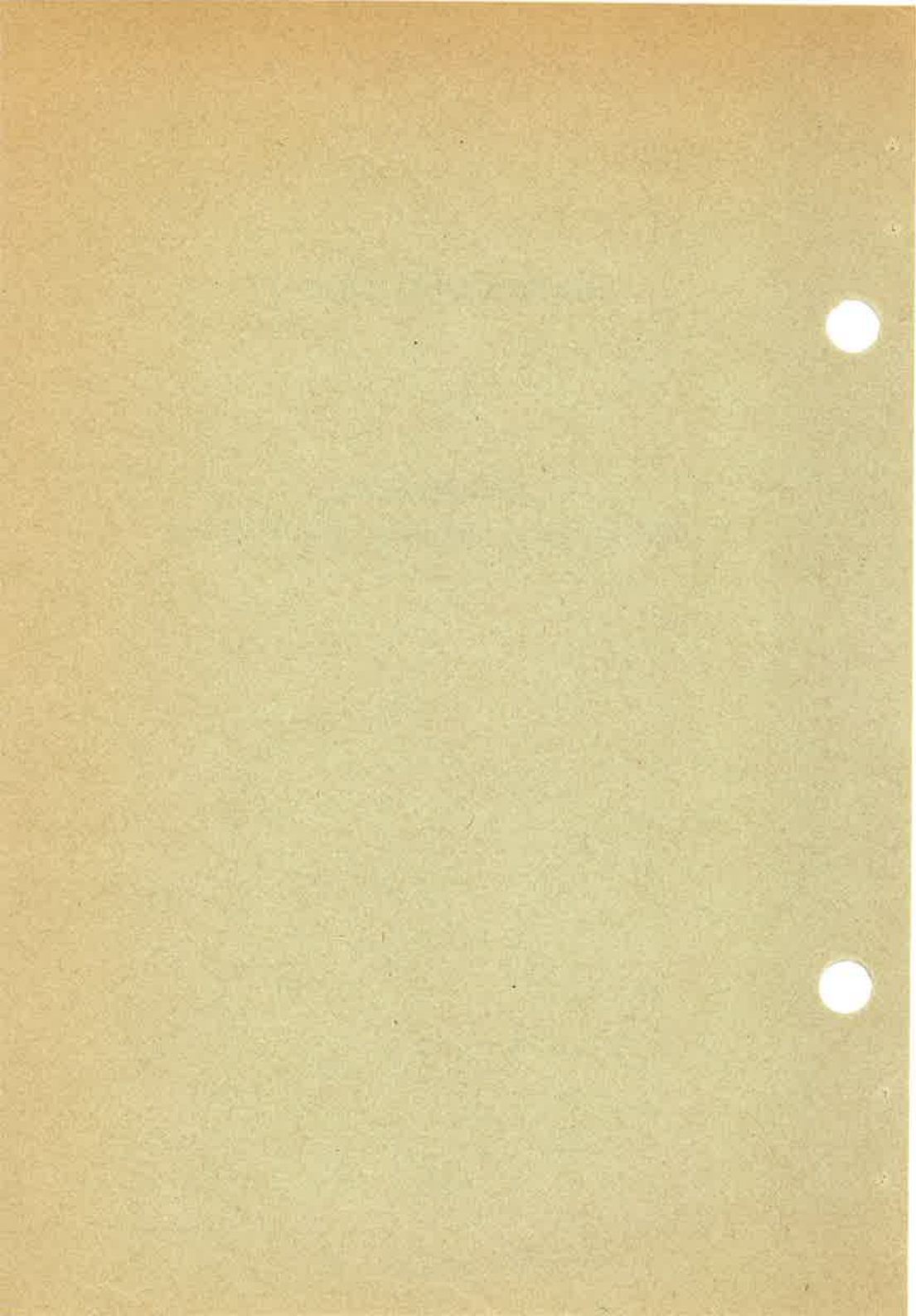


**FASCICULE 2.3.3.12**

**Alimentation  
des ateliers centraux de wagons.**

---

**Février 1956.**



## **Alimentation des ateliers centraux de wagons.**

### **Programme annuel des réparations.**

- 1 Le bureau 23-32 de la Direction du Matériel et des Achats dresse annuellement un programme des réparations à effectuer par chacun des ateliers centraux de wagons; ce programme leur est transmis pour le 1<sup>er</sup> octobre.

### **Répartition mensuelle des réparations.**

- 2 En se basant sur ce programme, les ateliers centraux envoient pour le 1<sup>er</sup> novembre à la Direction M.A., bureau 23-32, un projet de répartition des réparations pour chaque mois de l'année.

### **Alimentation en wagons.**

- 3 Pour permettre aux ateliers centraux de se conformer au programme des réparations, la Direction M.A., bureau 23-32 choisit les wagons à réparer parmi ceux se trouvant dans les garages HS (2.3.3.13) et les fait expédier en temps opportun aux ateliers centraux.

A cet effet, ces ateliers envoient chaque semaine à la Direction M.A., bureau 23-32 une situation donnant, par type et par catégorie de réparation (GR ou MR), les wagons en réparation, en réserve et nécessaires, le vendredi à 12 heures.

Si le nombre de wagons se trouvant dans les garages HS est insuffisant, des agents de surveillance du bureau 23-32 sont chargés de rechercher le complément de wagons, de les envoyer à l'atelier central et de les signaler au bureau 23-32 (fiche M. 670, 2.3.3.7, art. 7).

## 2.3.3.12

Page 2.

### Expédition des wagons.

- 4 Les wagons envoyés en atelier central pour grande ou moyenne réparation doivent être pourvus d'étiquettes d'avaries bleues M. 638 D (2.3.3.3).

Quand l'ordre d'envoi émane de la Direction M.A., bureau 23-32, les étiquettes sont appliquées par le service à qui elles sont transmises par ce bureau, en même temps que l'ordre d'envoi. S'il est donné par les agents de surveillance du bureau 23-32, elles sont appliquées par eux.



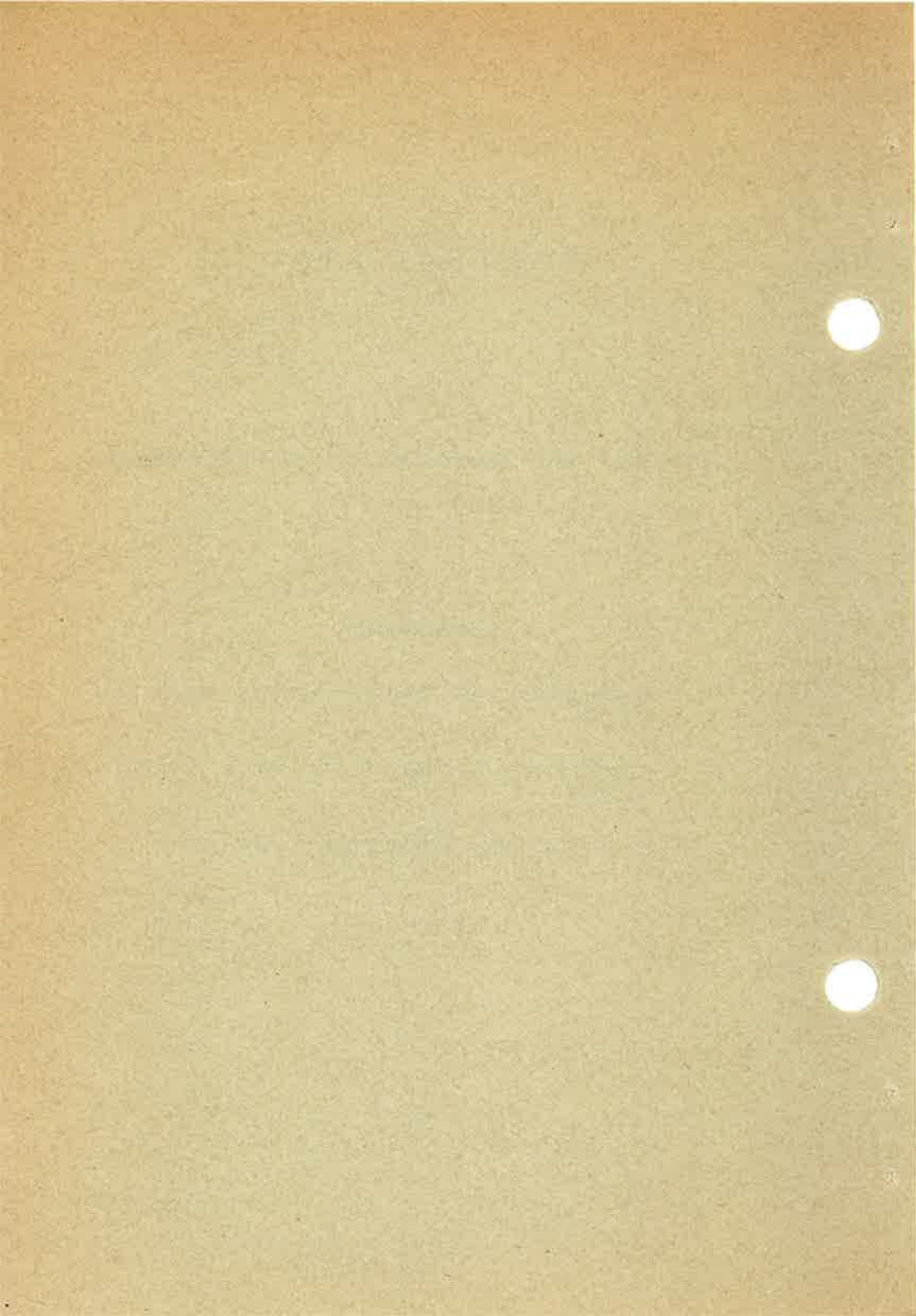
## FASCICULE 2.3.3.13

### Garages du matériel à marchandises.

---

#### SOMMAIRE.

- A. — DEFINITION ET ALIMENTATION DES GARAGES.
- B. — EXPEDITION DU MATERIEL VERS LES GARAGES.
- C. — SORTIE DU MATERIEL DES GARAGES.



## Garages du matériel à marchandises.

Il y a trois sortes de garages :

Les garages HS,

Les garages X,

Les garages G.

### A. — DEFINITION ET ALIMENTATION DES GARAGES.

#### 1 GARAGES HS.

**Définition.** — Le bureau 23-32 de la Direction du Matériel et des Achats dresse annuellement le programme des réparations à effectuer par les ateliers centraux. Les wagons hors service qui, suivant ce programme, ne peuvent être immédiatement pris en mains dans ces ateliers, sont réunis dans des garages appelés « garages HS », où ils séjournent jusqu'au moment prévu par le programme pour la réparation des wagons de leur type.

Les garages HS sont désignés et gérés par le bureau 23-32.

#### Alimentation.

Chacun des agents de surveillance du bureau 23-32 est chargé, pour sa circonscription, de l'examen des wagons gravement avariés, retenus par les ateliers de wagons. Il désigne les numéros des wagons destinés à l'alimentation de l'atelier central intéressé.

Les wagons hors service, qu'il n'est pas possible de remettre en service commercial par un entretien raisonnable et qui, en raison du programme des ateliers centraux, ne peuvent être pris immédiatement en mains dans ces ateliers, sont dirigés sur le garage HS.

## 2.3.3.13

Page 2.

### 2 GARAGES X.

**Définition.** — Certaines voies de gares sont réservées au dépôt des wagons en surabondance, en principe en état de service. Ces voies sont appelées « garages X ».

#### **Alimentation.**

La Direction de l'Exploitation signale à la Direction du Matériel et des Achats, bureau 23-32, le type, le tonnage et le nombre de wagons en surabondance à garer, les gares où ces véhicules sont retenus et celles où ils doivent être garés (garages X).

Le bureau 23-32 détermine les conditions de construction et d'entretien que doivent réunir ces wagons à garer. Il donne les instructions aux agents désignés pour effectuer l'envoi en garage (agents de surveillance du bureau 23-32, contremaîtres de 2<sup>e</sup> cat. de wagonnage ou visiteurs). Ces agents examinent les wagons signalés par la Direction de l'Exploitation, les recherchent s'ils n'ont pas été préalablement retenus, apposent la lettre X à la couleur blanche dans le coin inférieur de droite des panneaux longitudinaux de la caisse des véhicules réunissant les conditions imposées et les font expédier aux garages désignés.

### 3 GARAGES G.

**Définition.** — Les wagons qui ne répondent plus aux conditions imposées pour le service commercial sont rassemblés provisoirement dans des garages dénommés « garages G », en attendant leur démolition, déclassement ou transformation.

Ces garages sont désignés par la Direction E et gérés par le bureau 23-32.

#### **Alimentation.**

Le bureau 23-32 détermine les conditions à remplir par les wagons à envoyer dans les garages G.

Les ateliers arrêtent ces wagons au fur et à mesure qu'ils leur parviennent pour entretien ou réparation et les marquent de la lettre G, sur chaque paroi latérale.



Ils les remettent ensuite en gare tels quels, non réparés (ces wagons doivent toutefois répondre aux conditions de sécurité requises pour la circulation jusqu'au garage).

La gare se charge de leur envoi dans les garages G désignés par la Direction E.

#### **B. — EXPEDITION DU MATERIEL A MARCHAN- DISES VERS LES GARAGES.**

- 4 Les véhicules expédiés vers les garages doivent être accompagnés d'une feuille de route IC 263.

Cette expédition donne lieu à la création d'une fiche M. 670 par wagon. Cette fiche est dressée par l'agent qui désigne les wagons et est envoyée à la Direction M.A., bureau 23-32.

Les fiches sont conservées par ce bureau dans le fichier des garages.

Le jour de l'arrivée à destination, le service dont dépend le garage envoie au bureau 23-32 une information d'arrivée.

Périodiquement, le bureau 23-32 se fait fournir, à titre de contrôle, un recensement de chaque garage.

#### **C. — SORTIE DU MATERIEL A MARCHANDISES DES GARAGES.**

- 5 La sortie d'un véhicule du garage ne peut avoir lieu que sur ordre écrit du bureau 23-32 de la Direction du Matériel et des Achats ou à l'intervention d'un agent de surveillance de cette Direction.

Avant sortie d'un garage ne se trouvant pas dans un atelier, le wagon doit être visité spécialement par un visiteur, à faire venir du poste de visite local ou le plus proche.

Le service dont dépend le garage (gare ou atelier) doit signaler immédiatement au bureau 23-32, toute sortie de véhicule ainsi que sa destination.

The first part of the report is devoted to a general description of the country and its resources. It is followed by a detailed account of the various industries and occupations of the people. The report concludes with a summary of the principal facts and a list of the principal places mentioned.

CHAPTER I. — GENERAL DESCRIPTION OF THE COUNTRY.

The country is situated in the north-western part of the island of Java. It is bounded on the north by the Dutch territory, on the east by the Dutch territory, on the south by the Dutch territory, and on the west by the Dutch territory. The climate is generally healthy and agreeable. The soil is fertile and produces a variety of crops. The principal occupations of the people are agriculture, stock raising, and handicrafts.

The population is estimated at about 100,000 souls. The principal towns are ...

The principal occupations of the people are agriculture, stock raising, and handicrafts. The principal products are rice, sugar, and various kinds of handicrafts.

The principal towns are ...

CHAPTER II. — ACCOUNT OF THE PRINCIPAL PLACES.

The first place mentioned is ... It is situated in the north-western part of the country. The population is estimated at about 10,000 souls. The principal occupations are agriculture and stock raising.

The second place mentioned is ... It is situated in the north-eastern part of the country. The population is estimated at about 8,000 souls. The principal occupations are agriculture and stock raising.

The third place mentioned is ... It is situated in the southern part of the country. The population is estimated at about 6,000 souls. The principal occupations are agriculture and stock raising.

1875