

15 Mai 1926

ORDRE DE SERVICE

N° 17 (1926) de l'Exploitation
N° 1366 du Matériel et de la Traction

Annule et remplace l'Ordre de service no 28 (1924) de l'Exploitation
No 1332 du Matériel et de la Traction

FREINAGE A MAIN DES TRAINS

Mesures à prendre par les Agents de l'Exploitation et de la Traction dans le cas où la machine fournie ne posséderait pas le freinage complet correspondant à son type.

ARTICLE PREMIER. — Les barèmes du freinage au poids ont été établis en tenant compte de la puissance de freinage normale (frein continu, frein à main, contre-vapeur) de la machine.

Les dépôts ne doivent donc pas désigner, pour la remorque des trains, des machines qui ne posséderaient pas le freinage complet correspondant à leur type.

Seraient dans ce cas des machines présentant l'une ou l'autre des particularités ci-après :

- le frein à air comprimé *automatique* est isolé, sur la machine ou sur le tender,
- le tender, non freiné à l'air, a son frein à main avarié,
- la machine, dont les roues accouplées ne sont pas toutes freinées au sabot, a un côté paralysé ou des bielles d'accouplement démontées.

A coller dans le * **Recueil de documents à l'usage des Mécaniciens et Chauffeurs** *, après avoir complété la table de ce Recueil par l'indication du numéro et du titre de l'Ordre de service.

ART. 2. — Si, exceptionnellement, un dépôt était amené à faire circuler des machines dont la puissance de freinage serait ainsi réduite, il en aviserait la gare intéressée, qui devrait par suite :

1° si la machine avariée est une machine de tête :

	a) considérer son poids freiné disponible comme nul;
	b) calculer le poids à freiner dans le train pour l'arrêt dans le sens de la marche en majorant le poids total du train d'une valeur forfaitaire de :
40 tonnes	pour les machines du 1 ^{er} groupe,
110	— d ^e — des 2 ^e , 5 ^e et 6 ^e groupes,
120	— d ^e — des 3 ^e , 4 ^e , 5 ^e et 10 ^e groupes,
130	— d ^e — du 7 ^e groupe,
160	— d ^e — du 9 ^e groupe,
160	— d ^e — 140-E, 141-A, 141-B et 141-C du 11 ^e groupe,
190	— d ^e — 241-A du 11 ^e groupe,
140	— d ^e — 4-E du 11 ^e groupe.

2° Si la machine avariée est une machine de renfort par l'arrière :

c) calculer le tonnage à freiner contre la dérive d'après les tableaux (Annexe III) de l'Ordre de service sur le freinage à main des trains, sans faire aucune réduction.

ART. 3. — Dans le cas où le frein *modérable* d'une machine freinée au sabot sur les roues motrices serait seul annulé sur la machine ou sur le tender, la gare, dûment avisée par le dépôt, devrait se borner à réduire le poids freiné disponible de la machine comme il est prescrit à la page 2 de l'Annexe II à l'Ordre de service sur le freinage à main des trains.

ART. 4. — Dans le cas où l'une des particularités indiquées plus haut viendrait à se produire en cours de route, le Mécanicien devrait en aviser immédiatement le Chef de train. S'il s'agissait d'une des avaries visées à l'article premier, le Chef de train aurait à considérer le

freinage de la machine et du tender comme nul et devrait opérer comme il est dit ci-dessus en a), b) ou c); s'il s'agit de l'annulation du frein modérable pour les machines visées à l'article 3, il aurait seulement à réduire le poids freiné disponible de la machine comme il est indiqué à la page 2 de l'Annexe II à l'Ordre de service sur le freinage à main des trains.

Si le freinage du train devenait alors insuffisant, le Chef de train devrait, bien entendu, appliquer les mesures prescrites par les articles 102, 103 et 142 du Règlement Général d'Exploitation.

ART. 5. — Le présent Ordre de service sera mis en vigueur à partir du 1^{er} Juin 1926.

L'Ingénieur en Chef de la Traction, les Ingénieurs de Traction, les Inspecteurs Principaux de l'Exploitation sont chargés, chacun en ce qui concerne ses attributions :

1° de le porter à la connaissance de ceux de leurs Agents qui peuvent avoir à l'exécuter ou à le faire exécuter ;

2° de veiller à son exécution.

Paris, le 15 Mai 1926.

Pour l'Ingénieur en Chef
de l'Exploitation :
L'INGÉNIEUR EN CHEF ADJOINT,
H. DARGNIEU.

Pour l'Ingénieur en Chef
du Matériel et de la Traction :
L'INGÉNIEUR EN CHEF ADJOINT,
DESCAMPS.