

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

EXPLOITATION

**INSTRUCTION**

RELATIVE AU SERVICE

DES

**Vagonniers et Conducteurs d'arrière**

(1926)



CHEMINS DE FER  
DE  
PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

---

EXPLOITATION

---

INSTRUCTION

RELATIVE AU SERVICE

DES

Vagonniers et Conducteurs d'arrière

---

Édition de 1926

---

PARIS  
SOCIÉTÉ ANONYME DE L'IMPRIMERIE MAULDE ET RENOU  
144, Rue de Rivoli, 144

1926



*La présente édition de l'Instruction relative au service des Vaggonniers et Conducteurs d'arrière annule et remplace l'édition du 1<sup>er</sup> Avril 1914.*

---

CHEMINS DE FER

P.-L.-M.

---

EXPLOITATION

---

2<sup>e</sup> DIVISION

---

1<sup>er</sup> BUREAU

---

Paris, le 6 décembre 1926.

## INSTRUCTION

RELATIVE AU SERVICE

DES

Vaggonniers et Conducteurs d'arrière

---

*La présente Instruction a pour objet de réunir les prescriptions **fondamentales** concernant le service des freins et la couverture des trains.*

*Elle sera distribuée à tous les **Hommes d'équipe**.*

*Ces Agents seront interrogés aux examens annuels sur les matières qui y sont contenues*

---



## § I. — Équipement.

Objets  
d'équipement.

ARTICLE 1<sup>er</sup>. — Tous les Agents remplissant les fonctions de Garde-frein intermédiaire ou de Conducteur d'arrière doivent avoir :

*Un drapeau rouge et un drapeau vert*  
*Une lanterne à verres blanc, rouge et vert*  
*Des allumettes*  
*Un étui à pétards.*

Lanternes.

ART. 2. — Ils sont chargés de pourvoir eux-mêmes au garnissage et au nettoyage de leur lanterne ; l'huile et les mèches leur sont fournies par les lampisteries des gares.

---

## § II. — Instructions générales.

Obéissance  
au  
Chef de train.

ART. 3. — L'Agent remplissant les fonctions de Garde-frein intermédiaire ou de Conducteur d'arrière se trouve placé, **quel que soit son grade**, sous les ordres du Chef de train du train qu'il accompagne.

Il ne doit pas hésiter à lui demander tous renseignements utiles, s'il éprouve quelque hésitation pour exécuter soit un ordre qui lui est donné, soit une des obligations normales de sa fonction.

Précautions  
à prendre  
par  
les Agents  
des trains  
pour  
leur propre  
sécurité.

ART. 4. — Il est spécialement recommandé aux Agents des trains de ne pas se pencher à l'extérieur des voitures ou wagons au passage des ponts situés au-dessus des rails, ainsi qu'au passage des souterrains.

**En cas de nécessité, ils ne doivent le faire qu'avec la plus grande prudence.**

Tout Agent qui se trouve dans un véhicule à portes roulantes doit éviter de placer les mains sur le montant des baies ouvertes, à moins que, le véhicule en question étant pourvu de taquets d'arrêt permettant de maintenir en place les portes ouvertes, ces taquets ne se trouvent dans la position voulue.

---



### § III. — Service des Garde-freins.

Service  
des freins.

ART. 5. — *En prenant son poste*, le Garde-frein doit s'assurer que le frein qui lui est confié fonctionne bien.

S'il n'en est pas ainsi, il en rend compte immédiatement au Chef de train.

L'essai terminé, le frein est, en général, maintenu desserré; il est maintenu serré lorsque le train se trouve sur une voie en déclivité.

*En cours de route*, le Garde-frein peut avoir à serrer ou à desserrer son frein à la demande du Mécanicien ou de sa propre initiative.

Manière  
de serrer  
un  
frein.

ART. 6. — Tout Agent préposé à la garde d'un frein doit le serrer **rapidement et énergiquement** dès que le serrage devient nécessaire.

Pendant il est essentiel qu'un frein ne reste jamais serré jusqu'au point de **caler** les roues, c'est-à-dire au point de les empêcher de tourner. Dès qu'un Agent s'aperçoit que les roues du véhicule qu'il est chargé de freiner glissent sur les rails, il doit desserrer ce frein **légèrement et progressivement**, jusqu'à ce que les roues aient repris leur mouvement de rotation, et le **resserrer** ensuite avec précaution de manière à produire un serrage **très peu inférieur** à celui qui avait déterminé le calage.

Signaux  
du  
Mécanicien.

ART. 7. — Le Mécanicien correspond avec les Agents du train à l'aide du sifflet de la machine.

#### *Attention*

Un coup de sifflet prolongé appelle l'attention et annonce la mise en marche.

Tous les freins doivent être desserrés immédiatement, s'ils ne le sont déjà.

#### *Serrer les freins*

Deux coups de sifflet *brefs* ordonnent de serrer les freins.

Ce signal *répété par saccades* exige une action rapide et énergique des freins.

#### *Desserrer les freins*

Un coup de sifflet bref ordonne de desserrer les freins.

Initiative  
à prendre  
par les  
Garde-freins.

ART. 8. — Les Garde-freins doivent **se tenir prêts à serrer les freins**, ce qui veut dire qu'ils agissent sur la manivelle de manière à rapprocher les sabots des roues, à l'approche :  
des bifurcations,  
des aiguilles en pointe,  
des pentes,  
des gares où le train doit s'arrêter.



Les Garde-freins doivent **serrer immédiatement les freins, de leur propre mouvement**, c'est-à-dire sans attendre que le Mécanicien réclame leur concours au moyen du sifflet :

lorsqu'ils entendent l'explosion d'un pétard ;

lorsqu'ils s'aperçoivent d'un fait nécessitant l'arrêt : obstacle sur la voie opposée, cahot extraordinaire ressenti en marche, wagon en train de chauffer, wagon en flammes, chargement sur le point de tomber, appel partant d'un véhicule, etc... ;

s'ils ont l'impression que le Mécanicien n'est plus maître de son train ;

à la descente des pentes et à l'approche des points où le train doit ralentir ou s'arrêter, lorsqu'ils servent un frein placé à l'arrière de couplages ou de tenders accouplés au moyen d'une barre rigide ;

à la descente des pentes de **10 millimètres et au-dessus, si la vitesse du train dépasse les limites réglementaires** ; dès que la vitesse du train est ramenée dans ces limites, ils desserrent progressivement leurs freins (1).

(1) Les parcours sur lesquels cette dernière disposition est applicable sont indiqués par un Avis-Circulaire de l'Inspecteur Principal. Les Agents qui ne possèdent pas cet Avis-Circulaire doivent se renseigner auprès du Chef de train.

Surveillance  
à exercer.

ART. 9. — Les Garde-freins surveillent attentivement leur train et la voie pendant tout le temps où ils ne sont pas occupés à la manœuvre des freins.

S'ils remarquent quelque chose de nature à compromettre la sécurité de leur train ou, sur double voie, celle des trains de sens contraire, ils n'hésitent pas à provoquer l'arrêt.

Pour cela, **après avoir serré leurs freins**, ils agitent leur drapeau rouge ou leur lanterne rouge de façon à ce que ce signal puisse être transmis au Mécanicien, soit par un Agent du train, soit par un Agent des gares ou de la Voie.

Rupture  
d'attelage.

ART. 10. — En cas de rupture d'attelage, *les Garde-freins de la deuxième partie du train* prennent immédiatement toutes les mesures propres à l'arrêter le plus vite possible et font les signaux nécessaires pour appeler l'attention du Mécanicien.

Couverture  
du train  
ou  
d'un obstacle  
quelconque.

ART. 11. — Les Garde-freins peuvent être chargés par le Chef de train ou, à son défaut, par le Conducteur d'arrière, de couvrir le train qu'ils accompagnent ou un obstacle quelconque

Ils se conforment alors aux prescriptions de l'article 15 ci-après.



### § IV. — Prescriptions spéciales au Conducteur d'arrière.

Service des Conducteurs d'arrière.

ART. 12. — Le Conducteur d'arrière, en outre des fonctions qui lui incombent en qualité de Garde-frein, est chargé de veiller à la protection de son train par les mesures suivantes.

Surveillance des signaux du train.

ART. 13. -- Le Conducteur d'arrière doit veiller à ce que les signaux d'arrière soient placés et allumés en temps utile. Sur les lignes pourvues du block-system, les trois signaux d'arrière doivent être placés, dans les trains circulant la nuit, sur le dernier véhicule.

Le Conducteur d'arrière doit :

*En cours de route*, surveiller l'éclairage des signaux d'arrière et, s'ils viennent à s'éteindre, mettre en évidence, vers l'arrière, le feu rouge de sa lanterne à main.

*Lors des arrêts en gare*, les faire mettre en état ou remplacer, s'il en est besoin.

Couverture des trains.

ART. 14. — Le principal devoir du Conducteur d'arrière est d'assurer la couverture du train en cas d'arrêt inopiné ou de marche lente.

Arrêt inopiné d'un train.

ART. 15. — Sur toutes les lignes sans exception, qu'elles soient munies ou non de block-system, lorsqu'un train s'arrête en dehors de la protection des signaux fixes, le Conducteur d'arrière doit **immédiatement et quelque assurance qu'il puisse avoir qu'aucun train ou machine ne doit survenir** :

prendre avec soi son drapeau rouge, sa lanterne et des allumettes, son étui à pétards ;

se porter, au pas de course, à environ 1.500 mètres de l'arrière du train ;

placer en ce point, de jour comme de nuit, des pétards sur la voie ;

présenter au premier train suivant et dès qu'il l'aperçoit :

le jour, son drapeau rouge déployé,

la nuit ou le jour dans un souterrain, le feu rouge de sa lanterne.

Il ne rejoint son poste que :

s'il a pu charger un Agent de la Voie ou des signaux d'assurer la couverture ; en ce cas, il prend le nom de cet Agent et le renseigne sur les causes de l'arrêt ;

ou lorsqu'il a arrêté le train suivant ;

ou lorsqu'il est rappelé par le Chef de train, soit directement, soit au moyen de 6 coups de sifflet prolongés donnés par le Mécanicien.



CAS PARTICULIERS

**A. Le train s'arrête après avoir rencontré un disque rouge à l'arrêt.**

Dans ce cas, le Conducteur d'arrière n'est dispensé de couvrir que si le train a dépassé tout entier le poteau-limite de protection et s'il n'y a pas lieu de faire application des dispositions prévues en B.

Si, dans ces conditions, la queue du train se trouve dans un souterrain, les signaux d'arrière non allumés, le Conducteur d'arrière doit présenter, vers l'arrière, le feu rouge de sa lanterne de manière à signaler la présence de son train au Mécanicien de tout train ou machine qui pourrait survenir.

Lorsque l'arrêt a lieu à un poste de block intermédiaire dépourvu de poteau-limite de protection, le Conducteur d'arrière doit se porter immédiatement à l'arrière pour couvrir le train ; il ne doit revenir à son poste que lorsque le train s'est avancé pour se mettre à l'abri du signal de cantonnement. Il est alors rappelé par le Chef de train.

**B. Arrêt**

*aux abords ou aux signaux d'une gare ou d'un poste ; en gare ou à un poste de signaux.*

Lorsqu'un train, après avoir dépassé entièrement le poteau-limite de protection du disque rouge, s'arrête aux abords ou aux signaux (sémaphore ou carré d'entrée) d'une gare ou d'un poste, le premier soin du Chef de train doit être de s'assurer que le train est reconnu et couvert par les signaux fixes de la gare ou du poste.

Si, pour une cause quelconque et, notamment, par suite du défaut de visibilité — voie en courbe, brouillard, pluie, tourmente de neige, etc... — ou de l'éloignement du poste, ou de l'absence d'appareils spéciaux, le Chef de train ne peut acquérir **immédiatement** cette assurance, il doit de lui-même et sans aucun délai se porter **au pas de course** à l'arrière du train pour le faire couvrir, ou le couvrir lui-même, comme dans le cas où le train n'a pas dépassé le poteau-limite de protection du disque rouge. Cela fait, le Chef de train se rend à la gare ou au poste et, s'il acquiert l'assurance que la



présence de son train a bien été reconnue et que celui-ci est couvert par les signaux fixes, il peut rappeler lui-même le Conducteur d'arrière ou le faire rappeler par le Mécanicien.

Lorsque l'arrêt du train se fait au poste ou dans la gare même, le Chef de train assure lui-même la couverture de son train **au moyen des signaux fixes** si, pour une cause quelconque, cette couverture n'a pas été ou ne peut pas être assurée par les Agents de la gare ou du poste. La même mesure est prise d'office par le Conducteur d'arrière si, par suite de la position du train, cet Agent se trouve plus près du poste de manœuvre des signaux que le Chef de train. — En tout cas, la couverture doit être assurée **immédiatement** par le Conducteur d'arrière, et sous la responsabilité du Chef de train si, pour une cause quelconque, il n'est pas possible d'y pourvoir **de suite** au moyen des signaux fixes de la gare ou du poste.

Marche lente  
d'un train.

ART. 16. — *La vitesse du train se ralentit au point de permettre à un homme marchant au pas de le suivre.*

Le Conducteur d'arrière doit :

descendre et mettre des pétards sur la voie ;  
rejoindre son poste ;

redescendre 1.500 mètres plus loin, pour placer de nouveaux pétards ;

et ainsi de suite, tous les 1.500 mètres tant que la vitesse du train le lui permet.

S'il rencontre un Agent de la Voie, il le charge de couvrir le train à la distance voulue et lui demande de retirer les pétards ; il prend le nom de cet Agent.

Entrée  
des trains en  
gare.

ART. 17. — Dès l'arrêt du train dans une gare, le Conducteur d'arrière doit se placer bien en vue du Chef de service si rien, à sa connaissance, ne s'oppose à l'expédition du train. La nuit, il présente le feu blanc de sa lanterne.

Dans le cas où un fait quelconque s'opposerait à l'expédition du train, le Conducteur d'arrière doit, en faisant le signal d'arrêt, se porter au pas de course vers le Chef de service pour lui en rendre compte.



Sur les lignes à voie unique, le Conducteur d'arrière s'assure que la queue du train **dégage complètement le croisement des voies 1 et 2.**

S'il n'en est pas ainsi, il se dirige sans retard vers la tête du train, **du côté de l'entrevoie**, en présentant le signal d'arrêt, drapeau rouge ou feu rouge de sa lanterne, afin d'empêcher un train croiseur de prendre en écharpe la queue du train arrêté.

Il prévient le Chef de train et le Chef de service dès qu'il les rencontre.

Il opère de même, si le train est renforcé à l'arrière par une machine non attelée, lorsque cette machine n'entre pas en gare aussitôt après le train ou engage le croisement.

Garage  
des trains.

ART. 18. — Lorsqu'un train est garé, le Conducteur d'arrière doit, dès que la manœuvre de garage est terminée, enlever ou effacer les signaux d'arrière de façon à ne pas induire en erreur les Mécaniciens des trains suivants.

Il remet en place les signaux d'arrière au moment où le train va quitter son garage.

Quand le train a complètement dégagé la voie de garage et se trouve sur voie principale, le Conducteur d'arrière doit :

a) *Si la voie de garage est pourvue de serrure Bouré :*

remettre dans la position normale l'aiguille ou, s'il y a lieu, le taquet ;

fermer la serrure de l'aiguille ou du taquet ;  
rapporter la clé de la serrure à l'Agent des signaux ;

rejoindre son poste et faire au Chef de train le signal de marche (1).

b) *Si la voie de garage est pourvue d'un disque jaune manœuvré par le poste des signaux :*

remettre l'aiguille dans sa position normale ;  
passer par l'appareil Jouselin le signal « Train sur voie 1 (ou 2) » à l'Agent des signaux ;  
rejoindre son poste et faire au Chef de train le signal de marche (1).

Rupture  
d'attelage.

ART. 19. — S'il survient une rupture d'attelage, le Conducteur d'arrière doit, aussitôt que la partie coupée est arrêtée :

**la couvrir** ou la faire couvrir, en appliquant la prescription de l'article 15 ci-dessus :

*sur double voie*, à l'arrière ;

*sur voie unique*, à l'avant comme à l'arrière.

---

(1) Agiter horizontalement, le jour, un drapeau roulé ou le bras, la nuit, une lumière blanche



Le Conducteur d'arrière veille à ce que le Mécanicien de la machine de renfort, s'il y a une machine non attelée en queue, attelle sa machine au dernier wagon.

Il attend le retour à contre-voie de la partie de tête si elle est encore en vue.

**Si la partie de tête n'est plus en vue**, il doit procéder de la façon suivante, suivant qu'il y a ou non une machine de renfort à l'arrière :

*1° Il y a une machine de renfort à l'arrière.*

Le Conducteur d'arrière, après qu'il s'est écoulé **10 minutes au moins** depuis le moment où la partie de tête a été perdue de vue, se fait pousser par la machine de renfort jusqu'à la première gare.

Dans cette marche, le Conducteur d'arrière ou un Agent désigné par lui doit se tenir sur un des premiers véhicules de la partie coupée pour observer les voies en avant et faire le signal d'arrêt au Mécanicien en cas de nécessité.

Si la machine de renfort n'est pas assez puissante, il opère comme au 2°.

*2° Il n'y a pas de machine de renfort à l'arrière.*

a) *Sur double voie*, le Conducteur d'arrière attend d'être secouru.

Si le secours est fourni par la machine d'un train suivant, il ne se laisse pousser par elle que **10 minutes au moins** après le moment où il a perdu de vue la première partie du train.

b) *Sur voie unique*, le Conducteur d'arrière demande le secours :

soit à la gare en avant qui renverra la machine de tête;

soit, s'il y a avantage, à la gare située en arrière.

*Pour l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation :*

L'INGÉNIEUR EN CHEF ADJOINT,

**R. DARGNIES.**