

CHARBONNAGES DE MONCEAU-FONTAINE

CARNET D'INSTRUCTIONS
POUR
MACHINISTES DE LOCOMOTIVES

Charbonnages de
MONCEAU-FONTAINE

Carnet d'Instructions

Utilisation des Locomotives

Affectation :

031

ACCUSE DE RECEPTION.

Je soussigné

Nom et prénom

N° matricule

Fonction

reconnais avoir reçu le carnet n° **031**

relatif à

— avoir connaissance des instructions et consignes qu'il contient,
que je dois respecter.

Objets pris en charge.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Lors du transfert de la locomotive, le machiniste conserve son carnet et son outillage. Ce carnet locomotive est remis avec la loco à son titulaire nouveau ou à l'A.C.

TABLE DES MATIERES

Carnet du machiniste

	pages
Outillage	4
Consignes d'utilisation	5
Consignes particulières	24
Instructions générales	29
Instructions particulières aux réseaux	32
Entretien hebdomadaire	39

OUTILLAGE

OUTILLAGE.

L'outillage est affecté : partie à la locomotive;
partie à la remise.

<p>Marteau d'ajusteur </p> <p>Clés à fourche de </p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Burin d'ajusteur </p> <p>Bédane d'ajusteur </p> <p>Chasse-goupilles </p> <p>Brosse </p> <p>Ringard </p> <p>Pelle </p> <p>Torche </p> <p>Appareil d'éclairage de cabine </p> <p>.....</p>	<p>Cet outillage doit être rangé dans le coffre spécial. - Fixé sur la loco. - Il ne doit en aucun cas être déplacé de la locomotive.</p>
<p>Burette à cylindrine </p> <p>Burette à huile d'essieu </p> <p>Burette à huile de mouvement </p> <p>Burette à long bec </p> <p>Burette à mazout </p> <p>Seringue </p> <p>.....</p>	<p>Cet outillage doit rester à demeure sur la locomotive. Il sera rangé dans le coffre spécial fixé à la locomotive.</p>
<p>Baguette pour chaudières </p> <p>Brosse métallique pour tubes </p> <p>.....</p>	<p>Cet outillage doit être rangé dans l'armoire spéciale de la remise.</p>

CONSIGNES D'UTILISATION

	Pages
Mise en service journalière	6
Graissage	8
Visite	13
Fin de service	15
Consignes de travail	
Généralités	16
Alimentation	17
Roulage : Traction et manœuvre	18
Accidents	23

MISE EN SERVICE JOURNALIERE.

Les opérations ci-après doivent OBLIGATOIREMENT être exécutées dans l'ordre indiqué.

a. — Vérifier le remplissage de la chaudière.

Ouvrir les robinets de purge des niveaux.

Laisser le niveau se rétablir dans les tubes.

Opérer avec les deux indicateurs :

2 tubes

ou 1 tube et 3 robinets.

Le niveau doit être au-dessus du minimum indiqué.

Remplir la chaudière si elle ne contient pas suffisamment d'eau.

Par les orifices de lavage.

b. — Allumer ou découvrir le feu.

Vider les suies de la boîte à fumée.

Vérifier et éventuellement déboucher les tubes.

c. — Mettre en pression.

La mise en pression doit se faire au tirage naturel et sous surveillance.

Robinets de purge ouverts.

Frein à main serré.

Régulateur fermé.

Changement de marche au point mort.

Il est formellement interdit d'utiliser un soufflage à l'air comprimé ou autre pour activer la mise en pression.

d. — Visite quotidienne de la loco.

Le machiniste prend possession de la loco au début d'équipe.
Il vérifie successivement :

— Niveau d'eau dans la chaudière.	<i>Purger les tubes. Opérer sur les 2 tubes.</i>
— Fonctionnement du modérateur.	
— Fonctionnement du robinet de frein.	<i>Frein direct. Frein Westinghouse. Frein à vapeur.</i>
— Fonctionnement des freins.	<i>Patins, timonerie.</i>
— Fonctionnement des Injecteurs.	<i>Droite et gauche.</i>
— Fonctionnement du sifflet.	
— Fonctionnement des sablières.	<i>Sable sec, pas de fuites.</i>
— Tuyaux des sablières.	<i>Orientation, Ecrasement.</i>
— Approvisionnements en eau charbon sable huiles	<i>L'approvisionnement doit avoir été fait LA VEILLE EN FIN DE JOURNEE. doit être bien sec. cylindrine. huile d'essieu. huile de mouvement. mazout.</i>

GRAISSAGE JOURNALIER.

Le graissage journalier a fait l'objet d'une instruction spéciale faite individuellement à chacun des machinistes par l'instructeur de l'Atelier central.

La position des points à graisser est indiquée au schéma (voir carnet de la loco).

TROIS TYPES D'HUILE SONT UTILISES.

CYLINDRINE	<i>Cylindres. Tiroirs. Modérateur. Pompe Westinghouse.</i>
HUILE D'ESSIEU	<i>Glissières des boîtes. - Boîtes. Une boîte pour chaque roue. L'huile d'essieu ne s'utilise nulle part ailleurs.</i>
HUILE DE MOUVEMENT	<i>Toutes les articulations du mouvement : Bielles. Crosses. Distribution. Avant de la tige du tiroir. Timonerie de frein à main.</i>

Chaque machiniste doit disposer de burettes contenant ces trois types d'huile.

Une huile ne doit jamais être mélangée avec une huile d'une autre sorte.

Graissage — CYLINDRINE.

Cette huile est utilisée en un ou deux points seulement :

1. — Graisseur automatique.

Ce graisseur placé sur le côté, à l'avant de la loco, graisse :

- Les cylindres;
- Les tiroirs;
- Les glissières du modérateur.

Le remplissage du graisseur se fait tous les matins.

LE NIVEAU DE L'HUILE NE DOIT PAS DEPASSER LA HAUTEUR DE L'AXE.

Pour s'assurer que le graisseur fonctionne, examiner les tiges des pistons et des tiroirs,

ELLES DOIVENT ETRE GRASSES.

Il ne doit pas y avoir de fuites d'huile.

Vérifier le fonctionnement mécanique (liaison des tringles).

2. — Pompe Westinghouse.

Emplir chaque jour le réservoir d'huile de la pompe Westinghouse sur les locos qui en possèdent une.

Graissage — HUILE D'ESSIEU.

pour boîtes d'essieux et glissières et guides de boîtes
Cette huile est manipulée à l'aide de la seringue.

Il existe deux sortes de boîtes :

- 1) **Boîtes ouvertes** — dont le couvercle est constitué par une simple plaque plate fermant le dessus.
Les mèches sont généralement en coton.
- 2) **Boîtes étanches** — dont le couvercle est fixé par des vis - dans ces boîtes, les mèches sont toujours en laine.

Boîtes ouvertes. Pour remplir : — soulever le couvercle.

— Le bec de la seringue étant introduit dans la boîte, pousser par le piston la quantité d'huile nécessaire :

NE JAMAIS FAIRE DEBORDER LES BOITES (économie d'huile).

S'ASSURER QUE LA MECHE EST ENCORE BONNE.

Les dates de remplacement des mèches sont notées au calendrier d'entretien.

SI DE L'EAU A PU COULER DANS UNE BOITE (fuite à la chaudière), VIDER CETTE BOITE EN SIPHONANT AVEC LA SERINGUE.

LES COUVERCLES DOIVENT ETRE MAINTENUS PLATS POUR EVITER LES ENTREES DE POUSSIERES OU D'EAU.

Boîtes étanches : L'introduction de l'huile se fait par un graisseur spécial.

Pour remplir : — écarter le couvercle du graisseur.

— Le bec de la seringue étant introduit dans le graisseur, pousser par le piston la quantité d'huile nécessaire :

POUSSER LENTEMENT POUR EVITER LES DEBORDEMENTS (économie d'huile).

Glissières et guides de boîtes.

Mettre quelques gouttes d'huile sur les glissières et guides de boîte.

Graissage — HUILE DE MOUVEMENT.

2. Graisseurs à mèche.

Lors du remplissage de ces graisseurs,
— s'assurer que la mèche est encore bonne,
— ne pas faire déborder (économie d'huile).

Ouvrir le couvercle.

Introduire de préférence avec la seringue, la quantité d'huile nécessaire.

Tige du tiroir :

ATTENTION !

Certaines locos ont un graisseur à mèche sur le guide avant de la tige du tiroir.

NE PAS L'OUBLIER.

3. Trous de graissage.

Introduire avec la burette quelques gouttes d'huile dans chacun de ces trous.

Maintenir tous les trous de graissage **DEBOUCHES**.

4. Articulations.

Sur les articulations pour lesquelles aucun trou de graissage ni graisseur n'a été prévu :

Mettre avec la burette quelques gouttes d'huile, c'est le cas de la **TIMONERIE DE FREIN A MAIN**.

VERIFICATIONS DIVERSES.

1. Purgeurs.

Ouvrir les purgeurs.

Il y a 4 purgeurs.

Ne fermer les purgeurs que lorsqu'il n'y a plus d'eau dans les cylindres.

**SECURITE POUR LA ME-
CANIQUE.**

Ne pas démarrer en tirant une charge avant d'avoir déplacé la loco lentement et sur de petites distances pour bien vider l'eau des cylindres (voir consignes de roulage).

2. Bourrages des cylindres et des tiroirs.

En cas de fuite :

d'abord s'assurer qu'il y a encore du bourrage suffisant. — Si oui, resserrer ce bourrage.

Bien à plat.

Boulon par boulon et par quart de tour.

— Il est rigoureusement interdit aux machinistes de remplacer les bourrages spéciaux en « METALINE ». — Seule la première couche en mèche de coton ou d'amiante peut être remplacée après usure.

En cas de fuite persistante, prévenir le chef d'atelier.

3. Entretoise cassée.

Faire rapport au chef d'atelier.

Seuls les machinistes ayant reçu une instruction spéciale peuvent bouchonner l'entretoise avec une broche en cuivre de dimension appropriée.

De toute façon, l'entretoise cassée devra faire l'objet d'un rapport.

4. Fuite à la chaudière.

| — **NE JAMAIS MATER.**

Si le machiniste observe une fuite à sa chaudière, particulièrement dans le foyer, il doit prévenir le chef d'atelier.

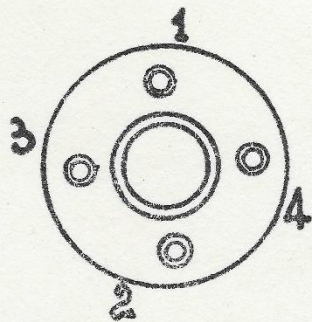
5. Soupape de sûreté.

Elle doit être sensible et bien réglée au timbre de la chaudière.

NE JAMAIS TOUCHER LA SOUPAPE.

En cas d'anomalie, prévenir le chef d'atelier.

6. Fuites aux tuyauteries.



Au joint

Serrer doucement dans l'ordre 1, 3, 2, 4.

Si la fuite persiste, changer le joint.

Dans le tuyau

Prévenir le chef d'atelier.

7. Boulons du mécanisme.

Tous ces boulons doivent être serrés à fond. Le machiniste doit s'assurer qu'il n'y a pas de desserrage et au besoin y remédier.

8. Robinet d'arrivée de vapeur à l'injecteur.

Il doit être tenu parfaitement étanche.

En cas de fuite : Resserrer le bourrage avec précaution.

Si la fuite persiste : Prévenir le chef d'atelier.

FIN DE SERVICE.

ENTREE A LA REMISE.

Le machiniste doit, AVANT DE QUITTER SA MACHINE :

1. Approvisionner en :

eau		<i>Plein les soutes.</i>
charbon		<i>Le plein.</i>
huiles		<i>3 qualités, plus mazout.</i>
sable		<i>Sec.</i>

ATTENTION : En empilant les briquettes de charbon, veiller à ne pas empêcher ou gêner la manœuvre du frein à main.

2. Placer la loco au lieu de stationnement prévu.
3. Enlever ou couvrir les feux :
Fermer le registre et le cendrier.
4. Serrer le frein à main.
5. S'assurer que le modérateur est bien fermé.
6. Mettre le changement de marche au point mort.
7. Ouvrir les purgeurs des cylindres.
8. Noter sur le cahier spécial les anomalies constatées au cours de la journée.

CONSIGNES DE TRAVAIL

CONDUITE DE LA LOCO.

Il est interdit de commencer le travail tant que les opérations prévues aux consignes journalières n'ont pas été effectuées.

Voir les consignes de roulage.

Voir sur le carnet de la locomotive les tonnages maxima admis à la traction sur le réseau.

**IL EST ABSOLUMENT INTERDIT D'ACCROCHER
ET DE TIRER UNE RAME D'UN TONNAGE SUPERIEUR
A CELUI INDIQUE.**

Le manœuvre DOIT REFUSER d'opérer le transport
et TRONÇONNER LA RAME.

NE JAMAIS ATTELER DEUX LOCOS A UNE SEULE RAME.

CONSIGNES RELATIVES A L'ALIMENTATION.

Conduite du foyer.

Il faut éviter les variations brusques de température. | *Alimenter FREQUEMMENT PAR PETITES QUANTITES.*

Ne jamais alimenter | — pendant le fonctionnement des injecteurs;
— avant un stationnement prolongé et prévisible.

Si la soupape de sûreté crache | *Alimenter en eau.
Fermer le cendrier et ouvrir la porte du foyer.*

Alimentation en eau.

Maintenir les soutes remplies au maximum pour | *meilleure réserve;
MEILLEUR POIDS ADHERENT.*

LES SOUTES DOIVENT TOUJOURS ETRE REMPLIES AVEC DE L'EAU PROVENANT DE LA PRISE SPECIALE.

La température de la chaudière et la pression de vapeur doivent être maintenues aussi constantes que possible.

Donc alimenter en eau | *FREQUEMMENT PAR PETITES QUANTITES.*

Le niveau doit toujours être maintenu au-dessus du minimum.

Les deux injecteurs doivent être utilisés. | *Faire fonctionner plusieurs fois par 8 heures l'injecteur de gauche.*

A L'ARRET, UTILISEZ TOUJOURS L'INJECTEUR DE GAUCHE.

Si un injecteur est défectueux, prévenir le chef d'atelier. | *Il est interdit au machiniste de démonter un injecteur.*

Travail en rampe ou en pente.

Relever le niveau de l'eau de plusieurs centimètres en alimentant. Ceci dans le but de ne pas découvrir le ciel du foyer ou les extrémités des tubes.

ATTENTION !

Il est interdit d'introduire de la CYLINDRINE dans l'eau des chaudières.

CONSIGNES RELATIVES AU ROULAGE.

<p>Attelage des wagons.</p> <p>— Se placer au train lentement et avec prudence.</p>	<p><i>VITESSE DE L'HOMME AU PAS (5 km./heure).</i></p>
<p>— S'assurer que l'attelage de la machine au train est réglementaire.</p>	
<p>— Essayer les freins.</p>	<p><i>Cas des trains équipés en freins continus (voir consignes spéciales).</i></p>
<p>Démarrage.</p> <p>— Une rame étant attelée, — le signal de démarrage est donné par le manœuvre.</p>	<p><i>Attention à la limite du tonnage (voir consignes spéciales - Signaux).</i></p>
<p>— Manœuvrer le changement de marche. — Ouvrir les purgeurs. — Entrouvrir le modérateur.</p>	<p><i>A fond. Progressivement.</i></p>

Si la machine patine :

Fermer immédiatement le modérateur et sabler la voie.

Recommencer l'opération très prudemment.

NE JAMAIS LAISSER LA LOCOMOTIVE S'EMBALLER.

Si au deuxième essai la loco patine :

Fractionner la rame.

EN COURS DE ROULAGE.

Le machiniste doit se conformer aux consignes ci-dessous :

Signalisation : Respecter les signaux de la ligne parcourue.
(Voir consignes spéciales - Signaux).

Passages à niveau : Munis de barrières : Ne pas les franchir tant que les barrières ne sont pas fermées.

Non gardés : Prendre toutes dispositions pour les traverser à vitesse réduite.

RALENTIR A L'APPROCHE DES PASSAGES A NIVEAU.

La vitesse doit être telle que le machiniste puisse arrêter immédiatement sa machine s'il constate qu'un danger quelconque se présente.

A l'approche d'un passage à niveau gardé :

Siffler pour annoncer le passage du train.

Si les barrières ne se ferment pas, les consignes sont celles relatives aux passages à niveau non gardés.

A l'approche d'un passage à niveau non gardé :

Siffler d'une façon continue jusqu'à ce que la locomotive ait complètement franchi le passage.

Rames non munies d'un frein continu.

La rame doit toujours comprendre au moins un wagon à frein pour 4 wagons sans frein.

Soit une proportion de 1 wagon frein sur 5 wagons à la rame.

Le dernier wagon doit obligatoirement être muni d'un frein à vis, que la rame dispose ou non du frein continu.

Travail en détente.

Pour des parcours importants :

Sans modifier l'ouverture du modérateur, ramener le levier (ou la vis) du changement de marche autant que possible vers le centre pour obtenir des **CONDITIONS DE MARCHÉ ECONOMIQUES.**

Attention pendant la marche.

Tout en s'occupant de la locomotive, le machiniste doit :

- Porter une attention soutenue à la voie et aux signaux fixes.
- S'assurer fréquemment que le train qu'il remorque est entier et qu'aucun wagon n'est déraillé.
- Porter attention aux signaux pouvant être faits par les agents du train ou de la route.
- Se rendre compte de la cause de toute variation dans l'allure de la machine (ralentissement ou accélération anormale).
- **A l'approche d'un point dangereux :** passage à niveau, bifurcation, traversée à niveau, signaux, ventes au comptant, passage du personnel, le machiniste doit se rendre maître de sa machine et conduire à une vitesse telle qu'un **arrêt immédiat soit possible.**
- Ces consignes sont absolues — leur respect exigera donc encore plus de précautions par temps mauvais :
 - brouillard, neige, verglas.

Eclairage de la cabine la nuit.

La nuit, les cabines doivent être munies d'un appareil d'éclairage (en principe lampe à huile) suffisant pour permettre la lecture du manomètre et l'observation de l'indicateur de niveau.

MANŒUVRES.

Elles ne peuvent être commandées que par le **manœuvre** ou le **chef-manœuvre**.

De jour : au moyen du CORNET.

De nuit : au moyen de la LANTERNE à feux

blanc
vert
rouge

Le chef de station (ou son délégué), revêtu de ses insignes, peut commander une manœuvre dans les dépendances du chemin de fer.

Manœuvres sur les cours, à proximité des ateliers, hangars, etc...

PRECAUTIONS A OBSERVER : partout où du personnel ou des obstacles peuvent être rencontrés sur ou à proximité des voies : Les wagons doivent être accrochés entre eux et à la machine. La marche de la machine doit se faire à vitesse très réduite (5 km. à l'heure).

Le machiniste doit porter la plus grande attention à ce qui peut se trouver sur les voies ou entre les voies.

Les wagons et les rames ne peuvent être lancés ou refoulés sans qu'un agent (le manœuvre) ne précède le wagon ou la rame en mouvement.

Manœuvre à l'anglaise.

Il y a manœuvre à l'anglaise lorsque les wagons étant tirés par la locomotive (**NE JAMAIS POUSSER**), celle-ci est décrochée pendant la marche et dirigée sur une voie, tandis que les wagons roulant par la vitesse acquise sont lancés sur une autre voie.

Le décrochage des wagons doit être effectué au bâton, l'ouvrier manœuvre marchant dans l'entre-voie à côté des wagons ou se tenant sur le marchepied de la locomotive ou d'un wagon.

Il est strictement défendu au machiniste d'exécuter la manœuvre si, pour décrocher les wagons, l'ouvrier manœuvre doit se tenir sur les butoirs.

IL EST RIGOREUSEMENT INTERDIT de pousser des wagons au moyen d'une perche (ou chandelle) intercalée entre la loco et un wagon ou entre deux wagons.

Les wagons doivent être posés à distance suffisante du croisement des aiguillages.

RESPECTER LES BILLES D'ECARTEMENT.

ATTENTION !

Il est formellement interdit de sabler à proximité immédiate des aiguilles.

Il est formellement interdit de nettoyer les feux au-dessus ou à portée immédiate des aiguilles.

Il est formellement interdit de nettoyer les feux à proximité d'un passage à niveau ou d'un endroit accessible au public.

STATIONNEMENT.

Pour un stationnement prolongé :

Modérateur	<i>Fermé.</i>
Levier de changement de marche	<i>Mettre au point mort.</i>
Purgeurs	<i>Les ouvrir.</i>
Frein à main	<i>Le serrer.</i>

Ensuite :

VERIFIER :

Coussinets d'essieux	<i>Pas d'échauffement</i>
Mouvement	<i>Graissage normal.</i>
	<i>Pas de trous bouchés</i>
Boulons	<i>Bien serrés.</i>
	<i>Eventuellement resserrer.</i>

NETTOYER :

Nettoyer un organe après l'autre en procédant méthodiquement.

Démarrage après stationnement :

Lors du démarrage pour la reprise du travail, LES PURGEURS DOIVENT RESTER OUVERTS ASSEZ LONGTEMPS POUR QUE TOUTE L'EAU SOIT SORTIE DES CYLINDRES.

CONSIGNES RELATIVES AU TRAVAIL.

ACCIDENTS.

En cas d'accident, faire prévenir immédiatement le chef de service par le manœuvre.

Ne pas quitter la machine et ne pas la déplacer.

- Maintenir le niveau de l'eau dans la chaudière à la hauteur réglementaire.
- Ne jeter les feux qu'à la toute dernière extrémité, quand le niveau ne peut absolument plus être maintenu.

AVARIE D'EMBIELLAGE.

Découpler une partie des bielles sur place et regagner la remise à vitesse très réduite ou en remorque.

RUPTURE D'ATTELAGE.

Toute rupture d'attelage entraîne la rupture de l'accouplement des boyaux des freins et a pour suite immédiate le calage des freins.

Dès que le machiniste s'aperçoit que son train est scindé, il donne des coups de sifflet allongés et répétés jusqu'à ce qu'il ait acquis la certitude d'avoir été entendu par le personnel du train et de la route.

Dès qu'il y a rupture d'attelage, les agents du train mettent immédiatement tout en œuvre pour assurer et maintenir l'immobilité de la ou des parties détachées du train; ils en serrent les freins à vis et font usage des blocs d'arrêt.

CONSIGNES PARTICULIÈRES

	pages
Essai des freins	25
Signaux	26

ESSAI DES FREINS.

- La locomotive étant attelée au train, le machiniste prépare l'essai en alimentant la conduite générale à 5 kg/cm².
- Le manœuvre lui donne alors le signal :

« SERREZ LES FREINS »

et se met à l'observation des blocs de frein du premier véhicule freiné du train. Il constate si les freins de ce véhicule serrent bien.
- Le manœuvre se rend alors vers la queue du train ou de la partie équipée en vérifiant si tous les accouplements sont bien réalisés et si tous les freins sont serrés normalement.
- Il vérifie en outre, au cours de ce cheminement, que l'aiguille des indicateurs de course est bien comprise entre les deux repères.
- Arrivé en queue du train, le manœuvre donne au machiniste le signal

« DESSERRER LES FREINS ».
- Il se met alors à l'observation des freins du dernier véhicule qui, obligatoirement, est un wagon armé.
- Après avoir constaté que les freins de ce véhicule se desserrent bien, le manœuvre retourne à la tête du train en s'assurant que les freins de tous les wagons se sont desserrés et que les aiguilles des indicateurs de course sont revenues sensiblement à zéro.
- Il rend compte au machiniste.

SIGNALS.

I. — Signaux officiels du chemin de fer.

Le machiniste est tenu de se conformer aux indications de ces signaux. UN SIGNAL DOUTEUX (mi-ouvert, mi-fermé) DOIT ETRE CONSIDERE COMME FERME.

II. — Signaux de commande des mouvements.

Mouvement	Le jour, au cornet	La nuit Lanterne à feux blancs	Loco- motive Sifflet
Marche avant	2 coups brefs ■ ■	Agiter 2 fois de bas en haut.	} Répétition des signaux
Marche arrière	3 coups brefs ■ ■ ■	Agiter 2 fois de l'a- vant vers l'arrière de la rame.	
Ralentissement	1 coup prolongé —————	Agiter 1 fois de droi- te à gauche.	
Arrêt	3 coups brefs répétés à plusieurs reprises ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	Agiter plusieurs fois vivement de droite à gauche.	

EN CAS DE DOUTE, LE MACHINISTE RESTE A L'ARRET,
ET LE SIGNAL EST REPETE.

- Les manœuvres par machines dans les stations et sur les dommages sont exécutés au commandement du cornet le jour et de la lanterne à feux blanc la nuit.
- Le sens du mouvement à exécuter est pris par rapport à la cheminée de la locomotive. Le signal « **en avant** » signifie « **marche avec cheminée en avant** ».
- Une exception peut être faite à la commande exclusive par le manœuvre dans les cas suivants :
 - dans les dépendances du chemin de fer : commandée par le **chef de station** (ou son délégué) **revêtu de ses insignes**;
 - dans le cas d'un DANGER EVIDENT.

III. — Signaux faits au sifflet par le machiniste.

Signal	Signification
Un coup bref ■	a) Pour mettre en marche une loco isolée ou un train. b) Pour faire desserrer les freins à main de la rame.
Un coup bref suivi d'un coup allongé ■ ■■■■■	Pour faire serrer progressivement les freins.
Plusieurs coups brefs vivement répétés ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	Pour donner l'alarme : Serrer immédiatement tous les freins.
Répétition du signal au cornet	Compris.

IV. — Signal d'une rupture d'attelage.

— coups allongés et répétés —



V. — Signaux portés par les locomotives.

	Le jour	La nuit
Pour les trains	Aucun signal	Un disque à feu blanc à l'avant.
Pour les manœuvres	Aucun signal	Un disque à feu blanc à l'avant. Un disque à feu blanc à l'arrière.

VI. — Arrêt immédiat et absolu.

- Feu rouge.
 - Drapeau rouge.
 - Plaque en tôle peinte en rouge plantée dans la voie.
 - Lumière ou objet quelconque agité vivement à l'exclusion du drapeau blanc ou du feu vert.
 - Signal d'arrêt des chemins de fer.
- Le machiniste doit arrêter le plus promptement possible.

INSTRUCTIONS GENERALES

15

INSTRUCTIONS GÉNÉRALES

AGREATION — DEVOIRS ET OBLIGATIONS — SECURITE CONDUITE DES LOCOMOTIVES — RESPONSABILITES.

Ces recommandations et prescriptions ne sont d'application que dans des situations normales. En cas de danger imminent, dans des situations alarmantes, le personnel ne peut invoquer ces règles pour se dispenser de toute mesure d'initiative qui pourrait éviter un accident.

Agréation des machinistes.

Préalablement à son engagement définitif, en qualité de machiniste de locomotive, l'agent intéressé devra subir au centre médical de la S.N.C.F.B. à Charleroi, la visite médicale au point de vue de l'acuité visuelle, et remplir les conditions exigées par la S.N.C.F.B. en ce qui concerne les facultés visuelles et auditives.

Il est en outre soumis à un examen d'aptitudes au sujet de la conduite d'un moteur et de la connaissance des règles concernant la signalisation.

Une carte d'agréation est délivrée par la S.N.C.F.B. à l'agent reconnu apte à remplir sa mission.

Les machinistes et manœuvres en service doivent être porteur de leur carte d'agréation qui doit être présentée à toute réquisition des agents de la S.N.C.F.B.

Devoirs et obligations.

Les machinistes sont sous les ordres :

- a) dans les mouvements de manœuvres : du chef de mouvements, du chef-manœuvre ou du manœuvre;
- b) dans les gares : du chef de station ou de son délégué.

Le machiniste doit se trouver à la remise à l'heure indiquée.

Absences.

En cas d'absence pour maladie, informer de toute urgence la Direction du siège.

Prévenir de la reprise de service : Informer le chef immédiat au plus tard la veille du jour de reprise, avant midi.

Respect des instructions.

Le machiniste assure la conduite de sa locomotive en observant les instructions relatives à la sécurité et à la régularité de la circulation. Il est chargé du petit entretien de la locomotive.

Mesures disciplinaires.

Le machiniste trouvé ivre en service ou qui se présente à son service en état d'ivresse, est passible de la révocation.

Sécurité.

Le machiniste doit accomplir son service avec calme, sans échange d'autres communications que celles nécessaires au service.

Il n'est permis de circuler sur les plates-formes longeant les locomotives que dans les cas d'absolue nécessité et après avoir ralenti suffisamment la vitesse de la machine.

Le machiniste tient fermé pendant la marche de la locomotive, les appareils de garde de marquise, portes ou barrières d'accès de ces marquises.

Etrangers sur la locomotive.

Des personnes autres que les ingénieurs, chefs de service, chefs surveillants, chefs de mouvement, chefs-manœuvres, ne peuvent monter sur les locomotives sans autorisation de la Direction du charbonnage.

Conduite de la locomotive.

Le machiniste doit conduire lui-même la locomotive qui lui est confiée.

Il ne peut admettre que d'autres agents la mettent en marche ou la conduisent.

INTERDICTION ABSOLUE D'ABANDONNER LA LOCO.

Place des manœuvres.

Les manœuvres et chefs-manœuvres doivent, autant que possible, lorsqu'ils accompagnent des locomotives circulant à vide, se placer sur le marche-pied de la locomotive; au besoin dans la marquise, mais de façon à ne gêner en rien le travail du machiniste. Il leur est défendu de tenir des conversations avec le machiniste et de toucher à aucune pièce de la locomotive.

Responsabilités.

Les machinistes sont responsables, dans la limite de leurs attributions, des accidents survenus, lorsqu'il est démontré qu'il y a eu de leur part défaut aux règlements, ordres ou instructions.

Ils pourront être rendus responsables des détériorations qui seront la conséquence directe et immédiate d'un acte de mauvais gré ou d'une négligence prouvée.

INSTRUCTIONS PARTICULIÈRES AUX RÉSEAUX

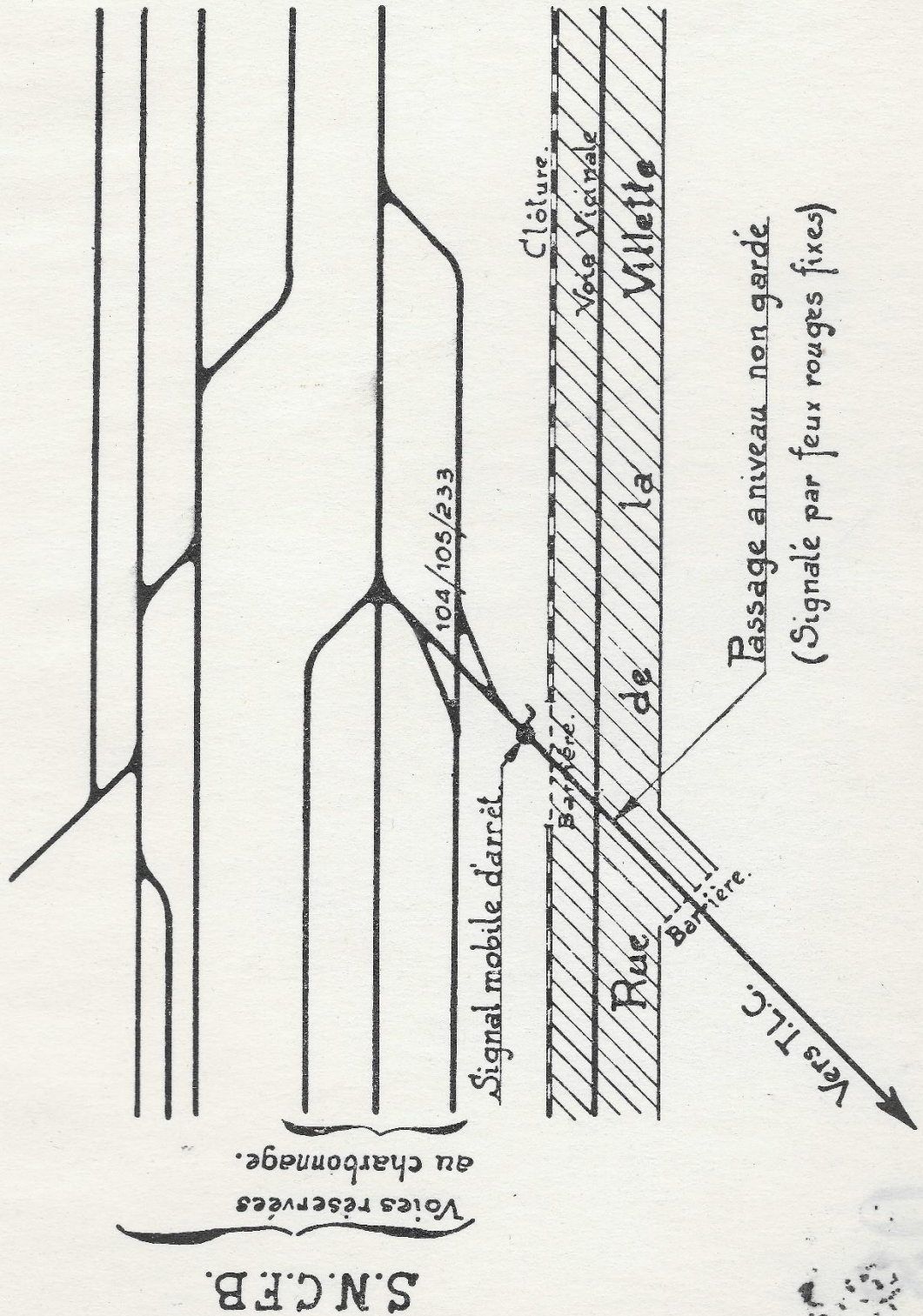
	pages
Charleroi-Sud	33
Gare Hauchies	36
— Triage Marcinelle	
— Fonds Boulet	
Siège n° 19	38



GARE DE CHARLEROI-SUD

Raccordement : Congo.

Instruction locale réglementant la desserte du raccordement des Charbonnages de Monceau-Fontaine (puits 21) (ancien puits 11).



Le raccordement est rangé dans la 2^e catégorie. Il est relié à la voie 17 par la liaison 112/116.

L'aiguillage 116 est muni d'un verrou genre Saxby normalement enfoncé; un verrou manœuvré électriquement par le block 54 ne peut caler l'aiguille que dans la position normale; l'aiguillage est en outre muni d'une serrure Fraigneux permettant son immobilisation en position renversée.

L'aiguillage 112 est muni d'une serrure Fraigneux et d'un dispositif spécial de mise hors service permettant tous deux, l'immobilisation de l'aiguillage en position normale.

L'aiguillage 104/105 est pourvu d'une serrure Fraigneux permettant son immobilisation en position normale.

La clef n° 112 (unique) s'adapte sur les serrures Fraigneux des aiguillages 116 et 112.

La clef n° 233 (unique) s'adapte sur les serrures Fraigneux de l'aiguillage 104/105 et au dispositif de mise hors service de l'aiguillage 112.

Les deux clefs se trouvent en permanence en campagne.

La barrière est munie d'un cadenas dont la clef est détenue par le garde du charbonnage.

Les wagons destinés au raccordement sont déposés sur les trois voies du charbonnage de Monceau-Fontaine. Ceux en partance du raccordement sont déposés par la locomotive du raccordé sur ces mêmes voies où ils sont enlevés par la locomotive du chemin de fer.

Desserte du raccordement par la loco du chemin de fer.

Les manœuvres de desserte du raccordement sont soumises aux dispositions du fasc. 121.3, pages 30 et 31, rubrique I. Les manœuvres sont commandées par un chef-manœuvre ou manœuvre et surveillées par le surveillant (en son absence, le s/chst. de la gare centrale).

Les opérations donnent lieu aux mesures de sécurité ci-après :

- le chst. ou le surveillant place un signal mobile d'arrêt dans la voie vers le charbonnage entre la barrière et la TJD 101/105, cadennasse l'aiguille 104/105 en position normale; au moyen de la clef n° 233 retirée de la serrure Fraigneux de cet aiguillage, libère le dispositif de mise hors service de l'aiguillage 112.
- Il prévient ensuite les signaleurs du poste 5 et du block 54.
- Le poste 5 interdit tout mouvement de son poste vers la voie 17.

— Le bloc 54 autorise les opérations de desserte par le renversement de la manette d'itinéraire 101d; ce renversement a pour effet :

- 1°) de bloquer à l'arrêt tous les signaux commandant des itinéraires cisillant la liaison 112/116;
- 2°) de libérer l'aiguillage 116 (calage retiré);
- 3°) d'ouvrir le signal n° 54.

— Le chef-manœuvre renverse l'aiguillage 116, cadenas ce appareil et au moyen de la clef n° 112 ainsi libérée, décadenas l'aiguillage 112 qui peut dès lors être renversé. La loco ou la rame obligatoirement arrêtée devant le signal n° 54 peut alors être dirigée vers l'une des trois voies du charbonnage.

Les opérations terminées, le chef-manœuvre remet l'aiguillage 112 en position normale, cadenas l'aiguillage et le dispositif de mise hors service, replace la clef n° 233 dans la serrure de l'aiguillage 104/105, retire le signal mobile, décadenas l'aiguillage 116, remet cet aiguillage en position normale et libère la manette 101d en appuyant sur le « taster délibération » placé dans l'armoire téléphonique installée à proximité de l'aiguillage.

Entrée de la locomotive des charbonnages sur le raccordement.

Le garde du charbonnage n'autorise la locomotive à pénétrer en gare qu'après avoir :

- 1°) constaté l'absence du signal mobile d'arrêt dans les voies d'accès;
- 2°) constaté la présence de la clef n° 233 sur la serrure Fraigneux de l'aiguillage 104/105;
- 3°) décadennassé et renversé cet aiguillage.

La barrière ne peut être ouverte que pendant le temps strictement nécessaire aux opérations; le garde du charbonnage interdit l'accès en gare par cette barrière à toute personne autre que les agents du charbonnage régulièrement autorisés.

La desserte du raccordement a lieu à 9 h. et à 17 h.

Eventuellement, une desserte supplémentaire peut être prescrite par le chef de gare en vue de remettre ou de reprendre du matériel vide ou chargé urgent ou d'activer la rotation des wagons.

Toutes les prescriptions générales concernant l'exploitation des raccordements sont applicables au dit raccordement.

Dispositions particulières.

Les wagons destinés à la Cie Commerciale « L'Abeille », division distillerie, sont placés sur les voies du raccordement de Monceau-Fontaine en même temps que les wagons pour le charbonnage. Ils sont repris et mis en déchargement chez l'utilisateur par la machine du raccordement.

Charleroi-Sud, le 20 janvier 1949.

LE CHEF DE GARE PRINCIPAL,

GARE DES HAUCHIES.

Consigne locale réglementant les relations entre le triage lavoir Central de Marcinelle — le siège n° 25 — la mise à terril du « Fonds Boulet » et la gare des Hauchies, ainsi que les manœuvres dans cette gare.

I. — Du triage lavoir central de Marcinelle à la gare des Hauchies.

- 1°) Un disque d'arrêt est installé de chaque côté de la voie industrielle pour protéger l'entrée dans la station.
- 2°) Le frein de la locomotive devra être suffisant pour arrêter seul les wagons en tout temps et à n'importe quel point des voies en pente du raccordement.
Le cas échéant, elle aura à faire usage également d'un ou plusieurs wagons freins.
- 3°) La vitesse de la locomotive dans les dépendances du chemin de fer ne peut dépasser la vitesse d'un homme marchant au pas.
- 4°) Toutes les rames remorquées sont freinées au moyen du frein continu automatique. A cet effet, la continuité du freinage doit être assurée depuis la locomotive de remorque jusqu'au dernier véhicule de la rame au moyen de la conduite générale et des accouplements mobiles situés aux extrémités des véhicules.
L'essai de continuité et d'application des freins sont effectués sur les installations du raccordé par son personnel.
La somme des poids freins des véhicules et de la locomotive de remorque doit être suffisante pour assurer l'arrêt de la rame en toute sécurité.
Le dernier véhicule de la rame doit être un frein à vis, en bon état de fonctionnement desservi par un agent du raccordé.

II. — Du puits n° 25 vers la dépendance des Hauchies ou vers le Fond Boulet (mise à terril) ou vers le triage Lavoir de Marcinelle ou vice-versa.

Un signal protège l'entrée en gare. Les rames de wagons doivent comprendre un nombre suffisant de véhicules freins et desservis par le personnel du raccordé pour être arrêtés en tout temps et à n'importe quel point du raccordement ou des voies des installations de la dépendance des Hauchies.

Le dernier véhicule de ces rames doit être un frein à vis en bon état de fonctionnement, desservi par un agent du raccordé.

Dépendances des Hauchies. - Immobilisation des rames.

1°) La machine ne pourra être décrochée par le personnel du raccordé que lorsque l'immobilisation est complète et que cette immobilisation est assurée.

Dès l'arrêt de la rame aux Hauchies, l'agent du charbonnage desservant le frein du dernier véhicule doit serrer à fond le frein à vis.

Le chef-manœuvre du charbonnage doit serrer les freins à vis situés dans la rame de manière à obtenir un pourcentage de poids freiné au moins égal à 10.

Si le pourcentage de 10 n'est pas atteint, le chef-manœuvre du charbonnage en informe **l'agent de la gare des Hauchies.**

Rame freinée au frein Westinghouse.

Le chef-manœuvre du charbonnage, découple les boyaux d'accouplement situés entre la locomotive et le premier véhicule de la rame.

Il laisse échapper l'air de la conduite générale en ouvrant complètement le robinet d'arrêt du premier véhicule et ce, pendant un temps suffisant pour permettre l'application des freins. Il referme ensuite ce robinet.

Dépôt des véhicules à la dépendance.

Le machiniste, le chauffeur, le chef-manœuvre et les manœuvres du charbonnage doivent se conformer pour tout ce qui concerne les mouvements dans la dépendance des Hauchies, aux ordres donnés par l'agent de surveillance de la S.N.C.F.B.

Rames au départ de la dépendance des Hauchies vers le raccordements du charbonnage.

IMPORTANT. — Le dernier wagon de la rame sera toujours pourvu d'un frein à vis. Ce frein à vis, sera desservi par un agent du charbonnage.

Pour les rames freinées au Westinghouse, le chef-manœuvre procédera à l'essai de continuité après la formation complète de la rame et dès que la locomotive de remorque aura été accrochée.

SIEGE N° 19.

Consigne pour les machinistes des locomotives.

- 1°) L'accès de la station de Marchienne-Zone (Saint-Martin) par les locomotives du charbonnage est strictement interdit, sauf autorisation spéciale du chef de station ou de son délégué.
Dans ce cas, le machiniste et les manœuvres du charbonnage doivent se conformer pour tout ce qui concerne les mouvements dans la station, aux ordres donnés par l'agent de surveillance de la S.N.C.F.B.
- 2°) L'accès du raccordement reliant le siège à la station de Marchienne-Zone est également interdit aux locomotives du charbonnage au-delà de l'aiguille de déraillement située en avant du P.N. de la rue des Rocs et protégeant l'entrée du siège.
Les locomotives ne pourront jamais franchir cette aiguille de déraillement sans avertir au préalable le chef de station ou son délégué et avant d'avoir reçu son accord.
Les wagons du raccordement étant pris et remis par les locomotives de la S.N.C.F.B. à gare privée, les machinistes du charbonnage redoubleront d'attention pour éviter tout accident au cours de la présence de ces locomotives dans les installations du charbonnage.

Passage à niveau de la rue des Rocs.

Il est strictement interdit aux machinistes d'engager leur locomotive ou des wagons sur ce passage à niveau avant que la voie ne soit couverte de part et d'autre par un drapeau rouge le jour; et un feu rouge entre la tombée et le lever du jour ou en cas de brouillard.

ENTRETIEN HEBDOMADAIRE

ENTRETIEN HEBDOMADAIRE.

Chaque semaine, la locomotive fait l'objet d'opérations d'entretien comprenant :

Nettoyage de la chaudière. Nettoyage de la machine. Graissage général.
--

Ces opérations s'effectuent sur fosse dans la remise.

A. — Nettoyage de la chaudière.

Outillage nécessaire
Baguettes pour désincruster. Eau sous pression. Brosses pour les tubes. Air comprimé. Suif graphité. Eventuellement : joints - vis - boulons.

Ce nettoyage ne peut se faire qu'après refroidissement lent, 6 heures après la fin du service.

Vidanger la chaudière.	<i>Enlever les bouchons de lavage. Enlever les bouchons autoclaves.</i>
Enlever les incrustations.	<i>Sur les parois avec les baguettes. Chasse d'eau pour entraîner les débris. Soigner les bas de foyer.</i>
Nettoyer les filetages.	<i>Les graphiter.</i>
Replacer les bouchons.	<i>Graphiter les filetages. Vérifier les joints. Remettre les bouchons en place soigneusement. Serrer bien uniformément.</i>

Vérifier le bouchon fusible.	<i>Nettoyer soigneusement le bouchon en enlevant toutes les incrustations.</i>
Tubes.	<i>Nettoyer avec la brosse spéciale. Souffler à l'air comprimé.</i>
Boîte à fumée.	<i>Enlever soigneusement toutes les suies.</i>

Après nettoyage :

REEMPLIR IMMEDIATEMENT LA CHAUDIERE.

Si, pour une cause quelconque, le remplissage immédiat de la chaudière n'est pas possible, accrocher à la porte du foyer une pancarte : « SANS EAU ».

B. — Nettoyage de la locomotive.

Outillage nécessaire.
Raclettes en bois. Mazout. Gros pinceau. Coton de nettoyage.

- Les poussières déposées sur les roues et autres parties extérieures seront enlevées d'abord avec une raclette.
- Le nettoyage sera continué au mazout.
- Le mécanisme sera parfaitement essuyé.

C. — Graissage général.

Outillage nécessaire.
Seringue pour siphonner. Burette. Matériel de graissage.

Après nettoyage, procéder à un graissage général.

Pour les locos qui ne sont pas encore équipées de boîtes d'essieu étanches, il devra être procédé, avant graissage, à un siphonage des dessus des boîtes, pour enlever toute l'eau qui pourrait se trouver dans le fond des boîtes.

D. — Retournement.

Chaque siège disposant d'un triangle de retournement doit retourner la loco AV. AR.

