

CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL
de
PITHIVIERS A TOURY
à PITHIVIERS (Loiret)

INSTRUCTIONS
aux Chauffeurs de Locomotives,
aux Convoyeurs
des Trains de Betteraves,
suivies du Code des Signaux



(NOUVELLE ÉDITION)

PITHIVIERS
IMPRIMERIE MODERNE, 21, RUE DE LA RIBELLERIE

1933

CHEMIN DE FER D'INTÉRÊT LOCAL
DE
PITHIVIERS A TOURY

INSTRUCTIONS

aux
CHAUFFEURS DE LOCOMOTIVES

Le Chauffeur affecté à un service de trains est placé sous les ordres de son mécanicien. Il doit suivre en tous points les instructions données par ce dernier.

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS A PRENDRE EN VUE DU DEPART

Nettoyage — Allumage — Montée en Pression

Prise du service du chauffeur.

Une machine est bonne pour commencer son service quand la pression de la vapeur atteint environ 5 kgrs.

A ce moment, le mécanicien peut la manœuvrer aisément pour se rendre à la grue hydraulique, au charbon, faire la manœuvre des voitures ou wagons, etc...

Pour l'allumage des machines désignées ci-après, étant supposé trouvées froides par le chauffeur à son arrivée, l'allumage doit commencer 2 heures avant la mise en service : 2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 3.3, 3.4, 3.5, 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 22.1, 22.2, 22.3, 22.4, 22.5, 22.6, 22.7.

Pour les machines suivantes et dans les mêmes conditions, l'allumage doit commencer 2 heures 1/2 avant la mise en service : 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 5.1, 33.1.

NOTA. — Quand il s'agira du réallumage d'une machine restée chaude, les temps ci-dessus pourront être diminués d'une heure au moins.

Par contre, durant les périodes de grands froids, il sera nécessaire que le chauffeur commence l'allumage une demi-heure plus tôt.

Vérification du niveau de l'eau.

Le chauffeur, à son arrivée, s'assure tout d'abord qu'il y a de l'eau dans la chaudière par l'examen de la glace de niveau, où l'eau doit arriver au moins au quart de la hauteur de cette glace en partant du bas. Ensuite, il ouvre le robinet purgeur de la glace pour vérifier si la communication entre la chaudière et la glace existe bien ; cette opération a pour but de s'assurer que du tartre n'est pas venu obstruer un endroit quelconque entre la chaudière et la glace. En cas de doute, il ouvrira les robinets de jauge placés sur le corps de la chaudière. Ces robinets de jauge pouvant également être obstrués quand ils ne sont pas entretenus régulièrement ; le chauffeur qui prend une nouvelle machine doit s'assurer de leur fonctionnement, en les débouchant, si nécessaire, avec un petit fil métallique.

Au cas où l'eau ne serait pas visible dans la glace et ne s'écoulerait pas par le robinet de jauge *du milieu*, le chauffeur devrait absolument s'abstenir d'allumer la machine.

Nettoyage et examen.

Ensuite le chauffeur procède au nettoyage des tubes. Les tubes très sales sont nettoyés d'abord au grattoir, puis au chiffon. Dans les autres cas, le passage de la brosse-écouvillon peut suffire. La boîte à fumée doit être débarrassée des escarbilles, de la

suie et de l'eau qu'elle contient. Au cours de cette opération, il est recommandé au chauffeur d'éviter, dans la mesure du possible, de salir l'avant de la machine. En refermant la porte de la boîte à fumée, le chauffeur s'assure qu'elle ferme bien hermétiquement. Une porte mal fermée contrarie le tirage et laisse échapper de l'eau sale.

Le chauffeur décroasse la grille au ringard et à la pelle à décroasser, donne un coup de balai sur la plaque tubulaire du foyer, jette le mâchefer, vide le cendrier (qui est laissé ouvert pour l'allumage), examine la grille pour reconnaître les barreaux qui pourraient être brûlés, tordus exagérément ou déplacés, et également l'ensemble du foyer. S'il constate quelque chose d'anormal au cours de cet examen, il le signale au mécanicien à son arrivée.

Allumage.

Le chauffeur prépare une bourrée coupée à la dimension convenable pour la longueur du foyer.

A titre indicatif, la longueur des bourrées est d'environ :

0 m. 45 pour les machines de la série 4.

0 m. 60 pour les machines n° 3.1 à 3.9 (sauf pour la 3.6) et pour les machines 22.1 à 22.6.

0 m. 90 pour les machines 22.7, 5.1, 3.6 et 33.1.

Le chauffeur répartit la bourrée sur toute la surface de la grille, ne laissant aucune place découverte, casse trois briquettes (1) à la grosseur de la moitié du poing, répartit ce charbon sur toute la surface du bois mis précédemment dans le foyer, prend un chiffon gras (mis de côté après essayage de la machine) qu'il introduit sous le bois et à l'arrière du foyer, allume et ferme la porte du foyer (le cendrier restant ouvert).

La meilleure façon de casser une briquette pour éviter l'écrasement consiste à la fendre d'abord en

(1) — Sauf pour les Machines 22.7 — 5.1 et 33.1 pour lesquelles 5 Briquettes sont nécessaires.

deux sur champ, au milieu dans le sens de la longueur, en frappant à petits coups avec la panne du marteau ; ensuite à frapper avec l'autre côté du marteau sur les moitiés de briquettes mises à plat et toujours sur les parties lisses.

Quand le bois est brûlé, le charbon bien enflammé, le feu devenu clair, on remet du charbon sans toutefois dépasser une hauteur de 10 cm, hauteur à observer normalement pour maintenir un bon tirage.

Au début de l'allumage, ne jamais gratter à l'aide du ringard un feu qui n'est pas clair ; si l'on n'observe pas cette précaution, le charbon, qui renferme une assez forte proportion de brai (sorte de goudron), se ramollit sans brûler, la chaleur du foyer étant encore insuffisante. Si le charbon est remué à ce moment, il s'aplatit et forme une couche compacte qui s'oppose au passage de l'air.

Montée en pression.

Le chauffeur doit monter la machine à la pression nécessaire à la mise en service, sans utiliser le souffleur, dans l'espace de temps cité plus haut (2 heures ou 2 heures 1/2 suivant le type de machine). Le souffleur qui produit un tirage exagéré et aspire violemment de l'air froid contre la plaque tubulaire du foyer, a pour effet de contrarier la dilatation normale des différentes parties du foyer en les refroidissant et de provoquer des fuites aux tubes ou aux rivures.

Toutefois, l'emploi du souffleur peut être nécessaire les jours de brouillard ou de grand vent, mais dans ces circonstances il convient néanmoins d'en user avec grande modération : on doit à peine l'entendre souffler, et cela suffit pour activer le feu.

Pendant la montée en pression, le chauffeur ne reste pas inactif ; il vérifie les sablières et fait le plein de sable, s'il y a lieu, et il nettoie la machine.

A l'arrivée du mécanicien, la pression doit être à 5 kgs, pression qui permet de pouvoir manœuvrer aisément les machines.

Dernières dispositions avant le départ.

Le chauffeur, en effectuant les travaux qui lui sont commandés par le mécanicien ou par le chef de train, notamment les attelages, veille à amener la pression nécessaire correspondant à la charge à remorquer au départ.

Pour les trains de voyageurs ordinaires, la pression de 8 kgs au départ est très suffisante.

Il en est de même pour les trains de marchandises légers.

Le chauffeur qui, avant le départ, laisse cracher les soupapes de sa machine, montre ainsi qu'il n'est pas maître de son feu et ne connaît pas suffisamment son métier.

Au moment du départ, le chauffeur ferme le cendrier. Le feu doit alors être bien clair et l'eau doit être visible dans la glace un peu au-dessus du niveau normal de marche, c'est-à-dire vers le milieu de la glace.

CHAPITRE II

CONDUITE EN ROUTE

Dispositions au moment du départ.

Au moment du départ, la pression doit être appropriée à la charge à remorquer : 10 à 12 kgs pour les trains lourds, 8 kgs pour les trains légers, c'est-à-dire ceux dont la charge totale à remorquer est inférieure à 30 tonnes.

Le chauffeur s'assure si la porte du cendrier est bien fermée. Le feu, qui doit être à ce moment propre et bien clair, est chargé modérément juste au moment du départ. L'eau doit arriver légèrement au-dessus de la moitié inférieure de la glace et elle doit être maintenue à peu près à ce niveau. Au-dessus de ce niveau, on risque de provoquer des

entraînements d'eau, qui ont pour conséquence de laver les parois des pistons et des cylindres et peuvent même provoquer le défoncement des plateaux de cylindres.

Même si les entraînements d'eau ne sont pas à craindre, il n'y a pas intérêt à chauffer une quantité d'eau plus grande qu'il n'est nécessaire, puisque cela conduit à une consommation supérieure de charbon.

Surveillance du niveau de l'eau dans la chaudière.

Le niveau de l'eau ne doit, à aucun moment, descendre au-dessous du niveau minimum marqué sur l'indicateur. *Laisser manquer d'eau sa machine est une des plus graves fautes que puisse commettre le chauffeur.* On risque en effet, si le plomb fusible se trouve recouvert par le tartre durci, de rougir le ciel du foyer, ce qui diminue considérablement sa résistance et peut provoquer, soit le « matelassage » qui nécessite le remplacement du foyer, soit même, ce qui est pire, l'explosion de la chaudière.

Néanmoins, quand un chauffeur, à la suite d'une négligence ou par surprise, constate que l'eau manque dans son tube de niveau, il ne doit pas pour cela perdre son sang-froid. Il regarde vivement le ciel de foyer. Si ce dernier a l'aspect habituel, si le plomb ne coule pas, il est probable qu'il y a encore un peu d'eau sur le ciel de foyer. Pour essayer de contrôler le niveau, le chauffeur ouvre le robinet de jauge inférieur ; si ce robinet, en supposant qu'il fonctionne bien (1), donne de l'eau, la situation n'est pas grave ; il convient d'alimenter modérément jusqu'à ce que le niveau redevienne visible dans le niveau à glace. — Si ce robinet donne de la vapeur, c'est que le niveau d'eau se trouve en-dessous, et il n'y a pas une minute à perdre pour agir, mais il convient d'opérer avec prudence et de la façon suivante : arrêter le convoi sans brutalité et, si pos-

(1) — Le débouchage des robinets de jauge sur une machine en pression étant, ou impossible, ou tout au moins dangereux, il est indispensable que ces robinets soient maintenus constamment par des soins appropriés, en état de donner les indications qu'on attend d'eux.

sible, en un point tel que l'eau de la chaudière soit ramenée sur le ciel, c'est-à-dire en rampe quand on marche cheminée en avant, et en descente si l'on marche foyer en avant. En même temps, alimenter doucement, en modérant l'action du feu, surveiller le plomb fusible. Si le plomb ne fait que goutter, c'est sans inconvénient ; s'il part en grand, le boucher avec une pointe métallique dite « rappointis », pour ne pas perdre d'eau ; alimenter un peu plus fort quand l'eau est revenue à la base inférieure du niveau à glace.

Si la négligence ou la surprise a été telle que le ciel de foyer ait rougi sans que le plomb coule, il faut bien se garder d'alimenter immédiatement ; la production violente et abondante de vapeur par arrivée d'eau sur une paroi portée au rouge, et par conséquent moins résistante, risquerait de faire exploser la chaudière. Il faut jeter une partie du feu pour permettre le refroidissement progressif du foyer. On sera même amené à mettre complètement « bas les feux » si la situation paraît critique. En outre, dans ce dernier cas, le mécanicien doit faire déteier la machine et inviter le public, s'il en existe, à s'éloigner.

Alimentation en charbon et en eau en cours de route.

La marche du feu doit être suivie attentivement. Eviter les trous d'air, l'ensemble du feu doit avoir une forme creuse, c'est-à-dire qu'on poussera le combustible sur les côtés du foyer. La plaque tubulaire, tout le long de sa partie inférieure, sera également bien garnie, sans exagération toutefois, le charbon ne devant pas obstruer la rangée inférieure des tubes.

En général, l'épaisseur de combustible dans le foyer doit être de 10 cm. Cette épaisseur peut varier légèrement en plus ou en moins, suivant le type de machine et la charge à remorquer.

L'alimentation en eau et charbon devant se faire autant que possible, soit au moment des arrêts, soit en marche dans les descentes, c'est-à-dire pendant que la machine ne fatigue pas, le chauffeur devra apprendre à bien connaître le profil de la voie afin de prévoir le moment où il pourra procéder à l'une de ces deux opérations. *Il ne faut pas alimenter à la fois en eau et en charbon*, ceci dans le but d'éviter le refroidissement trop accentué de la plaque tubulaire d'une part par l'eau froide, d'autre part par le charbon frais qui abaisse la température du foyer.

Si les deux opérations doivent se succéder rapidement, il y aura peut-être lieu de se servir *modérément* du souffleur après le chargement du feu, afin de gagner un peu de temps.

Les chargements en combustible seront faits souvent et en petites quantités.

Après chaque pelletée, la porte du foyer sera vivement refermée pour limiter les rentrées d'air frais dans le foyer.

Il arrive, par suite de tirage défectueux, qu'au moment du chargement, des retours de flamme se produisent. Pour les éviter, l'on ouvre *modérément* le souffleur.

On ne doit pas mettre de combustible quand le régulateur est ouvert.

Le régulateur étant ouvert, on doit *s'abstenir de faire usage du souffleur*, ce serait une dépense inutile de vapeur ; la dépression produite par l'échappement suffit amplement à assurer un bon tirage quand le feu est bien conduit.

On alimentera en eau fréquemment et en petites quantités. Eviter de faire de l'eau quand il n'y a pas de feu contre la plaque tubulaire, pour ne pas trop refroidir celle-ci.

Décrassage de la grille.

Si la machine se tient difficilement en pression, c'est l'indice d'un feu encrassé par du mâchefer.

L'on profite d'un arrêt, le feu étant clair, pour *décrasser la grille.*

Ce travail est effectué à l'aide du ringard qui fait tomber les cendres et les escarbilles ou menu mâchefer ; les gros morceaux de mâchefer sont sortis par la porte du foyer.

Pendant cette opération, il faut laisser *la porte du foyer ouverte le temps juste nécessaire* et n'ouvrir le souffleur qu'en cas de *nécessité absolue* et seulement d'une quantité suffisante pour empêcher les retours de flamme.

Quand le décrassage est terminé, le feu est étalé sur toute la surface de la grille, ensuite l'on charge uniformément avec un peu de charbon frais en évitant les trous d'air. Il faut à ce moment *s'abstenir absolument de faire usage du souffleur*, le feu devant se rallumer seul, assez rapidement.

Le décrassage en marche est interdit à cause du tirage produit par l'échappement.

Après un décrassage, il y aura lieu de vérifier si les résidus incandescents sortis ou tombés du foyer ne risquent pas de provoquer la combustion des traverses de la voie ou un incendie des propriétés et récoltes riveraines.

Le fraisil.

La présence du fraisil dans la boîte à fumée est due, soit à un échappement trop serré, soit à l'usage immodéré du souffleur, soit à l'existence de trous dans la masse de combustible par où rentre l'air à une vitesse exagérée.

Si c'est nécessaire, le fraisil sera enlevé au cours d'un stationnement dans une gare ou sur un garage.

Freinage.

Le chauffeur est chargé du fonctionnement du frein situé à proximité de sa place normale. Pour éviter que la machine ne soit brutalement chassée en dehors des rails et peut-être renversée sur le côté,

Le freinage doit toujours être fait progressivement et sans brutalité. En principe, si le chauffeur et le mécanicien sont attentifs, il ne doit jamais y avoir nécessité de freiner brusquement. Le chauffeur ne doit pas perdre de vue que le freinage n'est efficace que si l'adhérence des roues sur les rails est bonne, et que, par conséquent, quand le rail est gras, il faut obligatoirement sabler avant de freiner.

Appareils de sécurité.

Le chauffeur doit apporter un soin tout spécial à la visite et à l'entretien des appareils de sécurité, le tube de niveau, les robinets de jauge, le manomètre, les soupapes. Sa sécurité, comme celle des autres agents et des occupants du train, dépendent du bon état de ces appareils.

Les fausser ou les laisser, par manque de soin, hors d'état de donner des indications exactes, serait une grave faute professionnelle qui, indépendamment des punitions au Réseau, pourrait attirer à son auteur des sanctions judiciaires.

CHAPITRE III

INSTRUCTIONS SPECIALES SUR LES INJECTEURS

Les injecteurs en service au Réseau sont de deux types :

1°) *Les injecteurs en charge*, placés plus bas que les caisses à eau ;

2°) *Les injecteurs aspirants*, plus élevés que les caisses à eau.

Injecteurs en charge.

Pour alimenter avec un injecteur en charge, on ouvre le robinet d'eau en grand et l'on s'assure que l'eau sort bien par l'orifice inférieur du trop-plein

(dégorgeoir). On ouvre ensuite la prise de vapeur qui se trouve sur la chapelle.

Si, à ce moment, l'injecteur perd de l'eau au trop-plein, on ferme progressivement le robinet d'eau jusqu'à ce que l'eau ne coule plus par le trop-plein. Pour arrêter l'alimentation, fermer d'abord la prise de vapeur et ensuite le robinet d'eau.

Injecteurs aspirants.

Pour alimenter avec un injecteur aspirant, ouvrir d'abord la prise de vapeur qui se trouve sur la chapelle, puis manœuvrer doucement d'avant en arrière le levier de l'injecteur jusqu'à ce que l'eau coule dans le trop-plein. Ensuite, pousser ce levier jusqu'à ce que l'écoulement d'eau par le trop-plein soit arrêté. Pour arrêter l'alimentation, fermer la prise de vapeur sur la chapelle et ramener le levier à sa position de fermeture.

Pour les injecteurs de l'un ou de l'autre type, il est recommandé de ne jamais laisser ouverte la prise de vapeur en dehors des périodes d'alimentation, afin de ne pas échauffer l'injecteur. De nombreux ratés d'injecteurs n'ont pas d'autre cause que cet échauffement de l'appareil.

Principales causes de non fonctionnement

Moyens d'y remédier

Les injecteurs sont des appareils sûrs ; les ratés doivent être très rares si l'on suit convenablement les indications qui précèdent et si l'on tient compte en outre des observations ci-après :

Eviter l'échauffement de l'injecteur ou de l'eau d'alimentation. Pour cela, fermer toujours la prise principale de vapeur sur la chapelle, en dehors des alimentations. Remplir les bacs d'eau fraîche aussi souvent qu'on le peut. Quand un injecteur est échauffé par plusieurs essais infructueux, ne pas insister, alimenter si possible avec l'autre injecteur, et sinon, refroidir l'injecteur en faisant couler dessus de l'eau

froide avec un chiffon mouillé s'il s'agit d'un injecteur aspirant, ou simplement en laissant couler l'eau s'il s'agit d'un injecteur en charge. Pour ce dernier type d'appareil, il est toutefois nécessaire, en cas d'arrêt de fonctionnement, de vérifier le niveau de l'eau dans les bacs, pour ne pas risquer de vider ceux-ci en laissant l'arrivée d'eau ouverte trop longtemps.

La vapeur trop humide cause des ratés. Ce fait peut se produire quand le niveau d'eau est très élevé dans la chaudière, d'où nécessité de veiller tout particulièrement à ne pas alimenter par trop grande quantité à la fois, mais, au contraire, modérément et fréquemment pour obtenir une vaporisation parfaite.

Toutefois, si les ratés sont fréquents, il y aura lieu de signaler le fait au Dépôt qui examinera si la prise de vapeur est bien établie.

L'injecteur ou l'un de ses tuyaux peut être bouché, par un morceau de chiffon ou de joint. Une visite de l'appareil permet seule de remédier à cette négligence.

Dans un injecteur aspirant, une rentrée d'air par la conduite d'aspiration peut contrarier le fonctionnement ; il est donc utile de vérifier assez souvent l'état du joint de l'aspiration, le remplacer s'il est défectueux ou assurer son étanchéité.

Quand le tuyau de refoulement pénètre immédiatement dans la chaudière, les matières calcaires contenues dans l'eau d'alimentation se déposent en partie sur les parois du tuyau de refoulement à mesure que l'eau s'échauffe ; pour ne pas trop laisser entartrer ce tuyau, qui pourrait même se boucher complètement, il est utile de le nettoyer assez fréquemment.

Au bout d'un certain temps d'usage, les injecteurs sont entartrés. Il faut alors les désincruster en les plongeant pendant un certain temps dans une solution d'esprit de sel convenablement dosée.

Le nettoyage est complété par un bon rinçage à l'eau pure. Il faut éviter de frapper les tuyères pour quelque cause que ce soit, même avec un morceau

de bois ; ce sont des organes très fragiles. Une tuyère tordue, même très faiblement, empêche l'appareil de fonctionner.

Il est tout à fait désirable que le personnel de conduite s'intéresse au montage, au démontage et à la révision au Dépôt des injecteurs. Mais il lui est prescrit de ne prendre aucune initiative de démontage, remontage ou grand nettoyage par le moyen ci-dessus, sans en demander l'autorisation aux chefs ou aux ouvriers chargés de ce soin.

Par contre, il est formellement recommandé au chauffeur, comme au mécanicien, de *ne pas attendre que les deux injecteurs d'une même machine ne fonctionnent pas pour signaler le fait*. Dès que l'un d'eux présente des ratés assez fréquents, il faut demander au chef-mécanicien la visite de l'appareil et confirmer cette demande par écrit sur le cahier tenu à cet effet au Dépôt à la disposition des agents.

CHAPITRE IV

REMISAGE D'UNE MACHINE

Lorsqu'il est approximativement fixé sur le service qu'il a à assurer, ce qui est le cas général, le chauffeur doit *arriver à la fin de la journée avec le minimum de pression* et un feu aussi bas que possible, afin de ne pas avoir de feu à jeter.

Dès que le service de la machine est terminé, le chauffeur alimente en eau dans les mêmes conditions que pour une mise en réserve, puis il étale le feu, en jette une partie s'il y en a en excès, bouche les trous d'air sur la grille s'il en existe, tape le feu à l'aide de la pelle à feu, ferme la porte du gueulard et celle du cendrier.

Le chauffeur, sous les ordres du mécanicien, collabore avec ce dernier au nettoyage et à la visite générale de la machine. Le mécanicien, ou le chauffeur en son absence, signale au chef-mécanicien tout

ce qu'il trouve d'anormal dans l'état de la machine, et en fait mention sur le Registre des mécaniciens tenu à cet effet au Dépôt à la disposition des agents.

CHAPITRE V

MISE EN RESERVE D'UNE MACHINE

La mise en réserve consiste à maintenir en feu une machine qui rentre au Dépôt et doit être remise en service quelques heures après.

L'avantage de la mise en réserve est d'éviter, surtout en hiver, un refroidissement trop brusque de la chaudière et tout particulièrement de la plaque tubulaire. Le refroidissement trop rapide produit à la fois une chute brusque de la pression, et un rétrécissement des dimensions des pièces des assemblages soumise directement à l'action du feu, de l'eau surchauffée ou de la vapeur (pincés du foyer, cadre inférieur et cadre du gueulard, entretoises, boulons de ferme, etc.) Pour les *tubes* surtout, en raison de la longueur de ces derniers, le retrait dû au refroidissement est plus considérable ; il tend à *déboîter les tubes* de leurs alvéoles et à *provoquer des fuites* qui nécessitent l'arrêt de la machine.

Le chauffeur qui doit mettre sa machine en réserve s'arrange pour arriver au dépôt avec très peu de feu. Dès que la machine est remise, il commence à alimenter la chaudière en eau, en ayant soin de faire cette opération en plusieurs fois pour éviter un refroidissement rapide de la plaque tubulaire. La chaudière doit être remplie complètement, jusqu'à ce que les injecteurs refusent de fonctionner.

Entre temps, le chauffeur égalise le feu avec le ringard, *en se gardant bien de décrasser la grille*, ce qui aurait pour effet d'activer le tirage qui doit être aussi réduit que possible.

Pour une mise en réserve d'une durée de 7 à 8 heures, le chauffeur place trois briquettes entières

sur champ et côte à côte, tout le long de la plaque tubulaire.

Pour une mise en réserve de 2 à 3 heures, deux briquettes entières placées à plat le long de la plaque tubulaire suffisent.

Ne pas capuchonner la machine.
Fermer le cendrier.

Avec une mise en réserve faite dans ces conditions, le feu tiendra le temps désiré sans que l'on ait besoin d'y toucher, et la pression se maintiendra entre 3 à 5 kgs. L'alimentation en eau sera seule à surveiller.

CHAPITRE VI

MISE EN SERVICE APRES RESERVE

Pour préparer la machine, le chauffeur commence par vider la boîte à fumée de la suie qui l'encombre, puis il nettoie les tubes à l'écouvillon.

Ensuite, il procède, à l'aide du ringard, au décrassage de la grille, fait tomber les cendres et sort le mâchefer à l'aide de la pelle à feu, puis il étend le feu sur toute la surface de la grille en prenant soin d'éviter les trous d'air, et il jette du charbon frais.

Si, à la suite d'une mise en réserve trop prolongée ou d'une combustion trop rapide, le chauffeur juge que le feu est trop bas pour rallumer le charbon frais, il commencera par mettre un peu de bois sur le feu qu'il vient de nettoyer.

Pendant cette opération, le chauffeur *s'abstient absolument de faire usage du souffleur* ; beaucoup de fuites aux tubes sont dues au fait que cette dernière prescription n'a pas été observée.

Pour la suite de l'allumage, procéder comme il est dit page 4, après s'être assuré que la chaudière contient de l'eau en quantité suffisante.

CHAPITRE VII

AUTRES OBLIGATIONS DU CHAUFFEUR SES RESPONSABILITES

Entretien.

Le chauffeur, sous les ordres du mécanicien, collabore avec ce dernier à la visite et à l'entretien général de la machine.

Le mécanicien et le chauffeur sont solidairement responsables du bon état de la machine qui leur est confiée.

Les nettoyages des tubes et de la boîte à fumée doivent être faits au moins deux fois par jour.

Attelage des wagons.

Sur l'ordre du chef de train, le chauffeur est chargé de faire l'attelage ou la coupure des véhicules.

Pour l'attelage, le chauffeur se tient près du tampon du véhicule en stationnement, met en place la maille et la broche d'accrochage, et, en soutenant d'une main la maille au moyen d'une tige de fer ou d'une règlette de bois, laisse venir à lui la rame en mouvement. A ce moment, de son autre main, il place la seconde broche.

Il est ABSOLUMENT INTERDIT de soutenir la maille DIRECTEMENT AVEC LA MAIN. Des chauffeurs ont eu la main mutilée pour avoir commis cette imprudence.

Avant de faire la coupure d'une rame, le chauffeur doit attendre que les wagons à séparer soient complètement arrêtés. Il est interdit de faire des coupures en marche, même si l'allure de la rame est excessivement ralentie.

Il est interdit de traverser la voie à moins de dix mètres en avant ou en arrière d'une rame en manœuvre.

Aiguillages.

Si, occasionnellement, un chauffeur fait une aiguille, il doit observer les prescriptions suivantes :

1°) Le levier d'aiguille se tient à deux mains, chacune des mains étant placées à l'extrémité d'une branche de l'équerre ;

2°) Le contrepoids du levier doit toujours être placé du côté où il soulage l'effort de l'aiguilleur et jamais du côté où il contrarie cet effort (sauf dans le cas où, pour des raisons spéciales, le levier est goupillé) ;

3°) L'aiguilleur doit vérifier qu'aucune pierre ou autre corps étranger n'empêche l'aiguille de prendre la position qu'on doit lui donner ;

4°) Le levier doit être maintenu énergiquement pendant le passage du train entier et ne peut être abandonné qu'après que le dernier essieu a complètement dégagé l'aiguille.

Même si, au cours d'une manœuvre, le chauffeur s'aperçoit qu'il y a erreur d'aiguillage, il ne doit pas abandonner l'aiguille tant que cette aiguille est engagée par un seul essieu. Autrement il provoquerait un déraillement par bi-voie.

Surveillance de la voie.

Le chauffeur participe avec le mécanicien à la surveillance de la voie pendant la marche de la machine. Il partage la responsabilité du mécanicien en cas d'accident dû à l'inattention.

Responsabilité du chauffeur.

La responsabilité personnelle du chauffeur est liée naturellement à l'exécution de tous les ordres qui peuvent lui être donnés, dans la limite de ses attributions, par le mécanicien et par le chef de train ; mais elle s'étend particulièrement au maintien en bon état de fonctionnement de la chaudière, c'est-

à-dire de l'appareil producteur de la vapeur et de ses organes de sécurité : foyer, cendrier, tubes à fumée, boîte à fumée, colonne d'échappement, souffleur, grille pare-flammèches, injecteurs, manomètre, soupapes, indicateurs de niveau d'eau, y compris robinets de jauge. Elle s'étend aussi aux organes dont le fonctionnement est assuré, au moins en partie, par le chauffeur : sablières et freins, ainsi qu'aux organes d'attelage et de tamponnement de la machine et du fourgon.

Toute fuite au foyer, aux lubes, aux joints de vapeur doit être immédiatement signalée au mécanicien et si possible au chef-mécanicien. La cause d'un mauvais tirage, d'une mauvaise vaporisation, d'une alimentation en eau défectueuse, d'un freinage insuffisant, doit être immédiatement recherchée et les nettoyages et mises au point faits sans tarder. La propreté de l'ensemble de la machine est une des manifestations caractéristiques de l'activité et de la conscience du chauffeur.

CONCLUSION

La fonction de chauffeur demande plus d'intelligence, de connaissances, d'habileté, de caractère, de soin, que ne le pensent généralement, non seulement les personnes étrangères au métier, mais même certains compagnons qui l'exercent plus mal que bien. Un bon chauffeur mérite autant de considération qu'un bon mécanicien, et il est d'ailleurs impossible de devenir bon mécanicien si l'on ne connaît la chauffe qu'imparfaitement.

La présente notice donne aux chauffeurs débutants les premières notions indispensables ; elle doit permettre à ceux qui ont déjà quelque temps de pratique de mieux raisonner leur métier, de faire par eux-mêmes des remarques utiles et de demander sur certains points particuliers, à leur mécanicien comme à leur chef-mécanicien, des renseignements que ces derniers se feront un plaisir de leur donner.

INSTRUCTIONS

aux

CONVOYEURS

DES TRAINS DE BETTERAVES



I. — DEFINITION DE L'EMPLOI

Pour les trains de betteraves et pulpes, les fonctions de chef de convoi peuvent être confiées au mécanicien. Dans ce cas, le mécanicien a sous ses ordres, non seulement le chauffeur comme pour tous les autres trains, mais aussi le convoyeur. Le chef de service du trafic betteravier de Toury ou de Pithiviers donne alors au mécanicien les instructions en conséquence, et précise au mécanicien et au convoyeur leurs responsabilités respectives, en ce qui concerne la discipline des agents du train, la sécurité du convoi et la distribution et l'enlèvement des wagons.

Aussi fréquemment qu'il sera possible, mais seulement avec l'accord du Chef de l'Exploitation, les fonctions de chef de convoi seront confiées aux convoyeurs. Dans ce cas, le convoyeur, en plus de la charge des fonctions définies ci-après, a autorité, en ce qui concerne le mouvement et le trafic, sur le mécanicien du train, et il a des responsabilités particulières en ce qui concerne la discipline et la sécurité, dans les mêmes conditions que le chef d'un train régulier marchandises.

II. — FONCTIONS DU CONVOYEUR

Quelle que soit sa situation vis-à-vis des autres agents du train, le convoyeur est toujours chargé :

1°) de faire les signaux suivant le Code des signaux annexé aux présentes Instructions.

Cette partie du service exige une exécution rigoureuse ; une négligence ou une erreur dans l'exécution des signaux peut causer la mort d'un agent (notamment du chauffeur chargé des attelages), ou des avaries graves au matériel.

L'agent qui fait des signaux doit toujours se placer bien en vue du mécanicien ou, à défaut, du chauffeur.

Si, exceptionnellement, la chose est impossible, il n'est fait usage que du sifflet.

2°) de manœuvrer les aiguilles conformément aux Instructions sur la manœuvre des aiguilles données à la suite du Code des signaux.

3°) d'approvisionner le chauffeur en mailles et chevilles d'attelage, sans attendre que ce dernier vienne lui-même au fourgon.

4°) de concourir avec le mécanicien et le chauffeur à la surveillance de la voie ferrée et de la circulation sur la route quand cette dernière longe la voie ferrée, et d'appeler rapidement l'attention du mécanicien en cas de circonstances anormales susceptibles de créer un danger.

5°) de veiller à la régularité des attelages (chevilles bien enfoncées, chaînes accrochées, glissières et tampons en bon état), des fermetures de wagons, de l'état des boîtes d'essieux et de l'état général du matériel roulant ; de remédier lui-même aux irrégularités quand il peut le faire et, dans le cas contraire, de les signaler d'abord à son mécanicien, puis ensuite à son chef de service.

6°) de veiller à la correction des feux de position

du train et au bon état des lanternes à mains, drappeaux, sifflet, qui lui sont confiés.

7°) de surveiller constamment la marche de son train, ce qui constitue une des parties les plus importantes de sa fonction ; toute négligence à cet égard sera considérée comme une faute grave.

Quand le fourgon comportera de petites fenêtres vitrées, le convoyeur pourra, avec l'autorisation de son chef de service, et si la température est rigoureuse, fermer son fourgon en marche, étant entendu qu'il surveillera son train par lesdites fenêtres.

Quand le fourgon ne comportera pas de fenêtres, une des portes coulissantes (celle du côté de la route quand la voie ferrée longe une route) devra constamment rester ouverte.

Si, en cours de marche, le convoyeur constate qu'une boîte d'essieu chauffe, soit qu'il entende le bruit caractéristique, soit qu'il aperçoive de la fumée à la hauteur des boîtes d'essieux, ou bien s'il constate le balancement anormal d'un wagon (ce qui est l'indice d'un chargement mal équilibré, ou d'un ressort cassé, ou d'une avarie dans le châssis), il doit immédiatement faire le signal d'arrêt, puis, après avoir pris les précautions nécessaires pour la couverture de son train, faire constater le fait anormal par le mécanicien, et signaler en outre le fait sur sa feuille de mouvement qu'il tient conformément aux prescriptions de l'alinéa 9° ci-après.

8°) de se conformer aux ordres de son chef de service en ce qui concerne les wagons vides ou les wagons de pulpes à laisser dans les bascules ou sur les embranchements particuliers ; de renseigner le même chef de service sur l'origine des wagons de betteraves pris dans les bascules ou sur les embranchements.

Si un convoyeur est convaincu d'avoir fait bénéficier d'un passe-droit un client du Tramway, en infraction des Ordres de son chef de service, il est passible d'un renvoi immédiat.

9°) de tenir une feuille de mouvement conformément aux indications données par son chef de service, et de remettre cette feuille à ce chef de service après la rentrée du dernier train de la journée.

10°) aux prises d'eau, de manœuvrer la grue hydraulique sur les indications du mécanicien ou du chauffeur ; au dépôt, de prêter la main au chargement des briquettes sur la machine ou dans le fourgon, et au remplissage des sablières.

11°) de veiller au bon ordre du fourgon et au bon état de tout ce qu'il contient, notamment des affiches. Dans les fourgons munis de coffres, il ne devra séjourner sur le plancher que ce qui n'aura pas pu trouver place dans les coffres. Dans les autres, le matériel devra toujours être rangé dans le fond du wagon de façon à laisser toujours libre le passage entre les deux portes.

12°) de veiller, en ce qui le concerne, à ce que l'horaire des trains soit respecté, et de rappeler, le cas échéant, au mécanicien son devoir à ce point de vue. A cet effet, le convoyeur devra être muni à ses frais d'une montre bien réglée qu'il mettra à l'heure chaque jour, suivant les indications données par le chef de service.

13°) de la responsabilité de la boîte à produits pharmaceutiques dite « boîte de secours ». A chaque prélèvement d'ingrédients dans la boîte, le convoyeur doit en rendre compte à son chef de service et faire en sorte de ne jamais se laisser manquer d'un des produits ou objets que la boîte de secours doit normalement contenir.

III. — INCIDENTS OU ACCIDENTS

En cas de détresse de machine, d'accident ou d'incident de toute nature, le convoyeur est chargé :

a) de couvrir son train à l'avant et à l'arrière en

posant à 200 mètres au moins du point d'arrêt du train, un drapeau rouge déployé le jour, ou une lanterne rouge la nuit. Le signal rouge peut être ou bien tenu à la main, ou bien fixé à 1 m. 50 du sol environ, en bordure de la voie.

En outre, le convoyeur devra se porter, le cas échéant, à la rencontre de tout train qui pourrait venir tamponner le convoi en détresse.

b) s'il y a des blessés, de leur porter secours en utilisant, s'il y a lieu, le contenu de la boîte de secours.

c) de se porter, s'il est nécessaire, au téléphone le plus proche pour aviser le poste de direction intéressé et demander du secours le cas échéant. Le convoyeur peut téléphoner, soit en utilisant un des appareils de la ligne privée du Tramway, dans les cabines des gares, dans les wagons-cabines ou sur poteau (ces appareils permettent, pendant les campagnes de betteraves, de causer avec le poste de direction de Pithiviers ou le poste de direction de Toury), soit en se rendant dans un Bureau de Poste en payant la communication qui sera remboursée ensuite par l'Administration (dans ce cas, demander le n° 28 à Toury ou le n° 137 à Pithiviers).

(A noter que la cabine de la gare de Bazoches possède un appareil branché sur la ligne téléphonique privée et un autre appareil relié au réseau téléphonique de l'Etat).

d) après qu'il a assuré la couverture du train et, le cas échéant, soigné les blessés, de coopérer aux travaux de remise sur rails et de déblaiement de la voie suivant les ordres du mécanicien.

e) à sa rentrée au dépôt, de rédiger un rapport écrit sur les circonstances de l'incident ou de l'accident.

IV. — INSTRUCTIONS SPECIALES
AUX CONVOIS ARRIVANT A PITHIVIERS

Dans le cas où il n'existerait pas de gardien au passage à niveau voisin du chemin de la Petite Vitesse, près le pont de Toury, à Pithiviers, ou bien dans le cas où le gardien serait momentanément absent de son poste, tous les trains de marchandises devront être arrêtés à la hauteur de la rue Moreau. Dans la mesure du possible, on dégagera l'entrée du chantier de l'Entreprise Lemort-Fleury. Le convoyeur se portera alors au pas de course au passage à niveau avec son drapeau, le jour, ou sa lanterne, la nuit, et assurera la sécurité du passage en donnant aux voitures, cyclistes et piétons, le signal d'arrêt. Il séjournera en ce point jusqu'à ce que le convoi ait engagé la totalité du passage à niveau et montera en queue du convoi, ou en queue de la dernière rame si le convoi a été coupé.

Sur l'embranchement de la Sucrerie, le train ralentira à la vitesse du pas, à hauteur de la station de pompage du goudron. Le convoyeur descendra et attendra les ordres du Chef des transports avant de laisser engager son train sur la traversée de la voie normale.

Pour tout ce qui n'est pas prévu aux présentes Instructions, le convoyeur se conformera aux instructions qui lui seront données par écrit ou verbalement par les chefs qualifiés.



CODE DES SIGNAUX

Les signaux sont faits :

Le jour, au drapeau rouge et exceptionnellement au bras ; la nuit, à la lanterne.

Le jour comme la nuit, il est recommandé de confirmer ces signaux par des coups de sifflet.

SIGNAUX AU BRAS

En principe, on ne fait de signaux au bras et à la voix que lorsque l'on ne dispose ni de drapeau, ni de sifflet, ni de lanterne.

Les deux bras étendus horizontalement signifient l'arrêt. Un bras agité signifie le mouvement, d'autant plus rapide que l'allure du bras est plus accélérée.

SIGNAUX AU DRAPEAU

Le drapeau roulé et agité horizontalement signifie « En avant ».

Le drapeau déployé et agité horizontalement signifie « En arrière ».

Le drapeau déployé et agité de bas en haut signifie « l'arrêt ».

SIGNAUX A LA LANTERNE

Le feu blanc agité horizontalement signifie « En avant ».

Le feu rouge agité horizontalement signifie « En arrière ».

Le feu de n'importe quelle couleur, agité verticalement, signifie l'arrêt.

Le feu vert commande le ralentissement.

SIGNAUX AU SIFFLET

Un coup de sifflet prolongé donne le signal du départ.

Dans les manœuvres, deux coups brefs signifient « En avant ».

Trois coups brefs signifient « En arrière ».

Une succession de coups saccadés commandent l'arrêt immédiat.

L'agent qui fait des signaux doit toujours se placer en vue du mécanicien, ou à défaut, du chauffeur.

Si, exceptionnellement, la chose est impossible, il n'est fait usage que du sifflet.

Les signaux sont basés sur la position de la machine.

L'avant de la machine est du côté de la cheminée, l'arrière de la machine est du côté du foyer.

Il faut donc faire « en avant » quand la machine doit aller dans le sens de sa cheminée, et « en arrière » quand elle doit aller dans le sens du foyer.

On n'a pas à tenir compte de la position de la machine par rapport à son train.

INSTRUCTIONS

SUR LA MANŒUVRE DES AIGUILLES

Il existe deux types de leviers d'aiguilles :

1) *Les leviers d'aiguilles du type Decauville com-*

portent un bras presque vertical et un bras horizontal, ce dernier portant un contrepoids.

Pour ces aiguilles, la position du contrepoids indique le côté de la voie qui est donné.

Ex. : Si le contrepoids est dirigé vers la droite, c'est la voie de droite qui est donnée.

Si le contrepoids est dirigé vers la gauche, c'est la voie de gauche qui est donnée.

2) *Les leviers du type allemand.*

Ces leviers comportent un seul bras oblique portant le contrepoids.

Pour ceux-ci, le sens de la voie donnée est à l'inverse de la position du contrepoids.

Ex. : Contrepoids incliné vers la droite, c'est la voie de gauche qui est donnée.

Contrepoids incliné vers la gauche, c'est la voie de droite qui est donnée.

Le convoyeur qui fait une aiguille doit porter son sifflet à la bouche pour pouvoir, le cas échéant, faire les signaux sans lâcher le levier.

Il ne faut jamais abandonner une aiguille sur laquelle un convoi est engagé, même si l'on s'aperçoit d'une erreur de direction.

Rendre l'aiguille libre dans ce cas, c'est en effet provoquer un déraillement inévitable par bi-voie.

Il faut, dans ce cas, faire immédiatement avec le sifflet, le signal d'arrêt immédiat (succession de coups saccadés) sans lâcher le levier d'aiguille.

