

BUNDEL 3.

HOOFDSTUK V.

TIJDELIJK VERKEER MET BEPERKTE SNELHEID.
VERKEER OP TEGENSPOOR OF OP
ENKELSPOOR EN OMLEIDING.

Inhoudstafel	Nummers van de artikels
Tijdelijk verkeer met beperkte snelheid	1
Verkeer op tegenspoor — Algemeen	2
Verkeer op tegenspoor op een lijn uitgerust met vaste seinen voor tegenspoor	3
Toevallig verkeer op tegenspoor op een lijn die niet uitgerust is met vaste seinen voor tegenspoor	4
Toevallig verkeer op tegenspoor op een lijn die gedeeltelijk is uitgerust met vaste seinen voor tegenspoor	5
Voorzien verkeer op tegenspoor op een lijn die niet uitgerust is met vaste seinen voor tegenspoor (B.A.V.)	6
Voorbehouden	7
Verkeer ingericht over een omgeleide rijweg	8
Toevallig verkeer over een omgeleide rijweg	9
Toevallig verkeer over een verlengde rijweg	10
Kennisgeving aan de treinbestuurder — B.T.S., B.A.V., B.V.O. en B.V.N.S.	11
Verband tussen het abnormaal verkeer en de in acht te nemen dienstregeling	12
Verband tussen het synthesebandje en de verplaat- sing van een werkterrein	13

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

1942

()

()

HOOFDSTUK V.

TIJDELIJK VERKEER MET BEPERKTE SNELHEID – VERKEER OP TEGENSPOOR EN OMLEIDING.

ART. 1. – TIJDELIJK VERKEER MET BEPERKTE SNELHEID.

- 1 Indien het verkeer met beperkte snelheid werd voorzien, worden de tijdelijke zones van beperkte snelheid normaal gesignaleerd met snelheidsseinen volgens de bepalingen van bundel 2, hoofdstuk VIII (1).

In dit geval wordt er een bericht van tijdelijke snelheidsbeperking (B.T.S.) gepubliceerd.

- 2 Wanneer het verkeer met beperkte snelheid toevallig moet worden opgelegd en de tijd ontbreekt om de bestuurders daarover op de gewone manier in te lichten (orderboek, B.T.S.), worden de bestuurders over het bestaan van die zone en de plaats ervan op de hoogte gebracht door middel van een bericht dat hun wordt afgeleverd in een station dat opwaarts van de zone is gelegen (zie 2.X en 3.IV : bevel S 381).

- (1) Voor het telefonisch opstellen van een bevel S 422 voor een stopsein gelegen aan een tijdelijke zone van beperkte snelheid, moet de snelheid vermeld op de formulieren die zich in de telefoonkast bevinden, overeenstemmen met de snelheid welke in de tijdelijke toestand is toegelaten.

Ingeval die beide snelheden eventueel verschillen, moet de kleinste in acht genomen worden.

Boekje hlt

3.V.

Bladz. 2.

- 3 Wanneer het verkeer met beperkte snelheid niet tijdig genoeg kan worden voorzien om een B.T.S. te publiceren, of ook wanneer het verkeer met beperkte snelheid van korte duur is en de verkeerszone gelegen is op een plaats waar de toegestane snelheid niet meer dan 40 km/u bedraagt, mag de snelheidsbeperking worden gesignaliseerd door middel van handseinen zoals voorgeschreven is bij deel 2, hoofdstuk X.

ART. 2. — VERKEER OP TEGENSPOOR —
ALGEMEENHEDEN.

- 1 Op de dubbelsporige lijnen rijden de treinen normaal op het linkerspoor ten opzichte van de beschouwde rijrichting.

Het linkerspoor heet «normaal spoor».

Het rechterspoor heet «tegenspoor».

Wanneer wegens om het even welke (voorziene of toevallige) redenen, het verkeer op het rechterspoor geschiedt ten opzichte van de rijrichting, heet dat abnormaal verkeer «**verkeer op tegenspoor**».

- 2 Het verkeer op tegenspoor (afkorting : V.T.S.) kan op een der volgende manieren worden ingericht:

1. ofwel met vaste seinen;

2. toevallig, met handseinen;

3. voorzien, met een bericht van abnormaal verkeer (B.A.V.).

De B.A.V. worden enkel gebruikt op de lijnen die met geen vaste seinen voor tegenspoor uitgerust zijn.

3. Bij verkeer onder onder het regime van tegenspoor moeten de reizigerstreinen aan een maximale snelheid van 30 Km/h de perrons naderen van de stations en stopplaatsen waar een stilstand voorzien is(1). Deze snelheidsbeperking kan eveneens opgelegd worden aan een reizigerstrein rijdend onder het regime van normaal spoor met een bevel overgemaakt met een formulier E 286.

- 4 De identificatieborden van de automatische O.W. (die eventueel moeten worden gepasseerd volgens het stelsel S.F. 05, wegens aflevering van een bevel S 379), worden enkel links van het normaal spoor opgesteld.

Boekje hlt

3.V.

Bladz. 4.

ART. 3. — VERKEER OP TEGENSPOOR OP EEN LIJN UITGERUST MET VASTE SEINEN VOOR TEGENSPOOR.

- 1 Op een lijn die is uitgerust met vaste seinen voor tegenspoor, wordt het verkeer op tegenspoor als toevallig beschouwd, vermits de bestuurder daarover normaal niet vooraf wordt ingelicht (er wordt nooit een B.A.V. gepubliceerd).

De bestuurder eerbiedigt de aanwijzingen van de vaste seinen (deel 2, hoofdstuk IV).

- 2 Het verkeer naar het tegenspoor wordt bevolen door:

- a) een stopsein met een keper;
- b) een stopsein zonder keper waarvoor een bevel S 422 wordt afgeleverd (volgens de voorschriften van hoofdstuk VI).

- 3 De voortzetting van het verkeer op tegenspoor wordt bevolen door:

- a) een knipperend stopsein voor tegenspoor waarop geen keper voorkomt;
- b) een stopsein op het tegenspoor waarvoor een bevel S 422 wordt afgeleverd.

- 4 Het verkeer op tegenspoor eindigt aan:

- a) een stopsein van het tegenspoor waarop een keper voorkomt;
- b) een stopsein van het tegenspoor, zonder keper, waarvoor een bevel S 422 wordt afgeleverd (volgens de voorschriften van hoofdstuk VI) voor de terugkeer naar normaal spoor.

* Bericht N° 28 M — November 1976.

**ART. 4. — TOEVALLIG VERKEER OP TEGENSPOOR
OP EEN LIJN DIE NIET UITGERUST IS
MET VASTE SEINEN VOOR
TEGENSPOOR.**

1 Verkeersprincipe.

Om de treinen die op het enkelsporig baanvak op tegenspoor rijden te beveiligen, wordt het blokstelsel toegepast van blokpost in dienst tot blokpost in dienst.

2 Verkeer.

In het beginstation van het baanvak dat toevallig op enkelspoor geëxploiteerd wordt, wordt de bestuurder over het verkeer op tegenspoor ingelicht door de aflevering van een overschrijdingsbevel S 422, dat hem persoonlijk wordt overhandigd om het toegehouden bloksein (vast sein of handsein) voorbij te rijden.

Op dat bevel S 422 is het eindstation of het eindpunt van het traject op tegenspoor vermeld.

Samen met het bevel S 422 ontvangt de bestuurder een fiche waarop al de tussenblokposten (met nummer en K.P.) zijn vermeld.

De stationschef schrapt daarop de blokposten die buiten dienst zijn en omkadert de posten die in dienst zijn.

Als er op dat baanvak geen enkele tussenblokpost is, staat op de fiche de vermelding: «Tussenblokposten - Nihil».

3 Handseinen van de tussenblokposten.

Aan elk van de posten die in dienst zijn moet de bestuurder de snelheid van de trein regelen om het handsein (rood of groen, volgens de bepalingen van deel 2, hoofdstuk X) te kunnen in acht nemen.

De bestuurder stopt de trein aan de in dienst zijnde tussenblokpost, ingeval er geen handsein wordt vertoond of indien het niet wordt vertoond langsheen het bereden spoor (zie deel 2.X.).

Wanneer wegens het vertonen van het handstopsein ter hoogte van een blokpost, de trein niet volledig aan het perron zou kunnen gebracht worden, mag dat handstopsein aan het einde van het perron worden vertoond.

Boekje hlt

3.V.

Bladz. 6.

4 Handsein van het uitrijstation van het enkelsporig baanvak.

De terugkeer naar normaal spoor aan het uiteinde van het baanvak dat op enkelspoor geëxploiteerd wordt, geschiedt op de plaats die is aangegeven op het bevel S 422 afgeleverd door het beginstation.

Die plaats wordt beveiligd door een handstopsein geplaatst 200 m opwaarts van het eerste gevaarlijk punt van het station.

Om er te mogen doorrijden wordt het vervangen door een **geel handsein** (1).

Dat geel handsein geeft aan de bestuurder aan dat het verkeer op tegenspoor beëindigd is en dat hij afwaarts van dat sein, de vaste seinen van het normaal spoor moet in acht nemen (deel 2, hoofdstuk X) (2).

5 Toegelaten snelheid.

De toegelaten snelheid bij de overgang van normaalspoor naar tegenspoor is vermeld op het bevel S422. Deze snelheid moet geëerbiedigd worden totdat het volledig konvooi de plaats, vermeld op het S422, overschreden heeft.

- (1) Een vertakking in volle baan, niet ver van een eindstation, mag worden beschouwd alsof ze deel uitmaakt van het station en alsof ze het eerste gevaarlijk punt ervan is. In dat geval vermeldt het bevel S 422 die plaats als eindpunt van het tegenspoor. Het sein m2 wordt dan 200 m vóór die plaats vertoond.
- (2) Thans artikel 22 van voormeld hoofdstuk. Voor het geval van noot (1) moet de in dat artikel voorgeschreven snelheid van 20 km/u worden behouden tot op het ogenblik waarop de trein zich volledig op normaal spoor bevindt.

Op het traject op tegenspoor bedraagt de maximumsnelheid 60 km/u.

De zones van bestendige snelheidsbeperking, lager dan 60 km/u en gesignaliseerd op het normaal spoor, moeten in acht genomen worden door de treinen die op tegenspoor rijden.

Zulks geldt ook voor de zones van tijdelijke snelheidsbeperking die betrekking hebben op het bereiden spoor en die op het bevel S. 422 ingeschreven zijn.

Voor de overgang van tegenspoor naar normaal spoor is de snelheid beperkt tot 20 km/u (bundel 2, hoofdstuk X) (1).

(1) Zie verwijzing (2) bladzijde 6.

Boekje hlt

3. V.

Bladz. 8.

ART. 5. --- Toevallig verkeer op tegenspoor op een lijn die gedeeltelijk is uitgerust met vaste seinen voor tegenspoor.

- 1 Wanneer het baanvak dat op tegenspoor moet worden bereiden, niet volledig is uitgerust met vaste seinen voor tegenspoor, wordt het uitgeruste gedeelte bereiden volgens het stelsel bepaald in artikel 3, en het andere gedeelte volgens het stelsel bepaald in artikel 4.

Bij het vertreksein niet voorzien van een lichtkeper, mag het bevel S422 afgeleverd worden voor het verkeer op tegenspoor, zoals voorzien bij artikel 3, vanaf het overschrijden van dit sein.

- 2 De bestuurder wordt er schriftelijk over ingelicht vanaf welk sein of welke plaats het stelsel van verkeer op tegenspoor wordt gewijzigd (overgang van het stelsel van artikel 3 naar het stelsel van artikel 4 of omgekeerd).
- 3 Wanneer, in een van beide stelsels, de normale voorschriften niet volledig kunnen worden toegepast, wordt de bestuurder schriftelijk ingelicht over de bijzondere toestand die in het betrokken stelsel moet in acht genomen worden.

ART. 6. --- Voorzien verkeer op tegenspoor op een lijn die niet uitgerust is met vaste seinen voor tegenspoor.

- 1 Het verkeer op tegenspoor wordt ingericht volgens de voorschriften van een bericht van abnormaal verkeer (B.A.V.).

In dat bericht worden de toegelaten snelheden vermeld, alsmede de plaats van de handseinen, en eventueel van de vaste seinen, die moeten in acht genomen worden (zie art. 11).

- 2 Normaal doet men de trein in het beginstation stoppen met het oog op de aflevering van een bevel S. 422 voor het sein dat toegang verleent tot het tegenspoor.

Uitzonderlijk mag een vast sein (aangegeven in het B.A.V.) toegang verlenen tot het tegenspoor om een speciale stilstand van de treinen te voorkomen.

- 3 Indien de dagen en uren die voor de toepassing van het B.A.V. zijn vastgesteld, worden gewijzigd, moet de bestuurder daarover worden ingelicht, uiterlijk in het beginstation van het voorziene baanvak.

Wanneer de bestuurder niet is ingelicht en wanneer hij een afwijking vaststelt in verband met de plaats of de uren van toepassing van het B.A.V., beschouwt hij zichzelf alsof hij in de verkeerde richting is gestuurd.

ART. 7. — Voorbehouden.

ART. 8. — Verkeer ingericht over een omgeleide reisweg.

- 1 Wanneer de omleiding geschiedt over een reisweg die voorkomt in de lijst 57 (zie bundel 2, hoofdstuk V), wordt de bestuurder niet vooraf daarvan in kennis gesteld.

De bestuurder van een reizigerstrein moet zich niet bekommeren om de reizigers met bestemming een der stations of stopplaatsen gelegen op de oorspronkelijke reisweg (de nodige maatregelen worden genomen door de dispatcher of het personeel van het station dat het initiatief tot de omleiding neemt).

Vanaf het sein dat geïdentificeerd is als het stopsein dat tot die reisen toegang verleent (zie 2. III) (1), neemt de bestuurder de aanwijzingen van de bestaande vaste seinen in acht volgens de voor dat geval bestaande voorschriften (zie 1. V) (2).

- 2 Wanneer de omleiding geschiedt over een met seinen uitgeruste rijweg van een station (omrijsporen of goederenbundels) die niet voorkomt in de lijst 57, neemt de bestuurder de aanwijzingen van de bestaande vaste seinen in acht.

Zo nodig, mag hij een loods of een begeleider vragen (zie de voor dat geval bestaande voorschriften in bundel 1, hoofdstuk V) (3).

(1) Thans art. 9 van hoofdstuk III.

(2) Thans art. 10 van hoofdstuk III.

(3) Thans art. 1 van hoofdstuk III.

Boekje hlt

3. V.

Bladz. 10.

- 3 Wanneer de omleiding niet geschiedt over een hiervoren behandelde reisweg, wordt vooraf een bericht van omleiding (B.V.O.) gepubliceerd opdat de bestuurders de betrokken S.S.P. zouden kunnen raadplegen.

ART. 9. — Toevallig verkeer over een omgeleide rijweg.

- 1 Wanneer de omleiding geschiedt over een andere rijweg dan die waarvan er sprake is onder punten 1 en 2 van artikel 8, wordt de bestuurder over de omleiding ingelicht door de chef van het station waar de omleiding geschiedt.
- 2 Wanneer de bestuurder de lijn van de omgeleide rijweg niet kent, is een loods, en eventueel een begeleider, noodzakelijk (zie bundel I, hoofdstuk V).
- 3 Wanneer de bestuurder de lijn van de omgeleide rijweg kent, overhandigt de stationschef hem een schriftelijke kennisgeving waarin de B.T.S., B.A.V., B.V.O. en B.V.N.S. (1) zijn opgenomen die van kracht zijn tot aan het aansluitingspunt met de voorziene rijweg.

ART. 10. — Toevallig verkeer over een verlengde rijweg.

Wanneer de rit van een trein, met dezelfde bestuurder, voorbij de normale rijweg moet verlengd worden, worden, volgens het geval, de bepalingen van de bovenstaande artikelen 8 of 9 toegepast.

(1) Voor de B.V.N.S. (berichten van verkeer met neergelaten stroomafnemers), zie bundel 4.

ART. 11 — KENNISGEVING AAN DE BESTUURDER
— B.T.S., B.A.V., B.V.O. en B.V.N.S.

- 1 De op geel papier gedrukte B.T.S., B.A.V., B.V.O. en de op blauw papier gedrukte B.V.N.S. worden ter kennis van de treinbestuurders gebracht door middel van het orderboek en van de bestendig uitgehangen tabel (deel 1, hoofdstuk X).

Die berichten vermelden een lijnnummer en een volgnummer per jaar: voorb. 37/56/1968, hetgeen betekent lijn 37, 56^e bericht in 1968.

De tijdelijke snelheidsbeperkingen met betrekking tot werven gesignaliseerd op sporen waarop de maximale snelheid niet groter is dan 40 km/u, worden niet ter kennis van de bestuurders gebracht door middel van een B.T.S.

- 2 Op elk bericht is een synthesebandje aangebracht. Het geeft een samenvatting van de essentiële punten van het bericht. Dit bandje draagt een volgnummer per depot.
- 3 Op het ogenblik dat hij kennis neemt van het bericht in het orderboek neemt de bestuurder nota van de gegevens van het synthesebandje op zijn B.T.S.-fiche van de betrokken lijn. Hij moet enkel de gegevens noteren van de synthesebandjes betreffende de lijnen die hij kent. Nadat hij de kennis van een nieuwe lijn heeft verworven vult hij zijn fiches aan met de gegevens van de in voege zijnde berichten.
- 4 Bij de aanvang van zijn dienst moet de bestuurder nazien of zijn B.T.S.-fiches (M 538) wel de gegevens bevatten van al de synthesebandjes die betrekking hebben op de te verzekeren dienst. Met dat doel raadpleegt hij de bestendige tabel waarop de synthesebandjes voorkomen in de stijgende volgorde van de depotnummers. Zo nodig vult hij zijn fiches aan.

Wanneer een bericht vervallen is wordt de erop betrekking hebbende samenvatting doorgehaald.

Boekje hlt

3.V.

Bladz. 12.

- 5 De bestuurder is verplicht de schema's der B.T.S. en B.A.V., alsmede de rijwegen der B.V.O., zorgvuldig te bestuderen om zich gemakkelijk de toestand te kunnen herinneren die op de synthesebandjes samengevat is (plaats, seinen, bijzondere voorschriften).
- 6 Een bericht dat van kracht is, kan geschorst worden met een «bericht van schorsing», gedrukt op papier met dezelfde kleur. Wanneer de duur van de schorsing minder dan 3 dagen bedraagt, wordt het bandje niet van de bestendige tabel verwijderd.
- 7 De opheffing van een bericht wordt ambtshalve aangekondigd bij de publikatie ervan ofwel door middel van een «bericht van afschaffing», gedrukt op groen papier.

ART. 12 — VERBAND TUSSEN HET ABNORMAAL VERKEER EN DE IN ACHT TE NEMEN DIENSTREGELING.

De tijdverliezen worden vermeld in het B.T.S., B.A.V. of B.V.O. Die welke de bestuurder (of de bediende E) op het verslag mag inschrijven als ingehaald, worden op het synthesebandje vermeld.

Per baanvak begrensd door twee plaatsen waarvoor de uurregeling een uur (van vertrek, aankomst of doorrit) voorziet, tracht de bestuurder (met inachtneming van de maximumsnelheden volgens de seininrichting, het materieel en de uren van doorrit) de effectief verloren tijd in te winnen (1).

Een zone van tijdelijke snelheidsbeperking kan gelegen zijn:

- a) Nabij de eerste plaats; de bestuurder tracht de verloren tijd in te halen na het voorbijrijden van de zone.
- b) Nabij de tweede plaats; de bestuurder tracht de tijd die hij later zal verliezen, in te halen vóór de zone.
- c) Halfweg tussen de beide plaatsen; de bestuurder tracht de tijd gedeeltelijk vóór en na de zone in te halen.

(1) Zie hoofdstuk IV: «Inachtneming van snelheid en dienstregeling».

**ART. 13 – VERBAND TUSSEN HET SYNTHES-
BANDJE EN DE VERPLAATSING VAN
EEN WERKTERREIN.**

Op het synthesebandje betreffende een werkterrein van een B.T.S., dat verplaatst wordt, wordt de lengte van het werkterrein tussen haakjes aangegeven.

Om aan te wijzen in welke richting het werkterrein vordert, worden er aan die kant drie haakjes gezet.

Het werkterrein van 600 m wordt verplaatst naar Haren	Brussel-N (600)))	Haren-N
Het werkterrein van 500 tot 800 m wordt verplaatst naar Edingen	Halle (500/800)))	Edingen
Het werkterrein van 1000 m wordt verplaatst naar Leuven, op het normaal spoor van Leuven naar Tienen	Leuven	Tienen (((1000)
Het werkterrein van 1000 m wordt verplaatst naar Leuven op het normaal spoor van Tienen naar Leuven	Tienen (1000)))	Leuven

Hierdoor wordt de rittijd van de trein merkelijk verlengd en door de trage rit van de trein kan het gebeuren dat er "groot alarm" ontstaat aan automatische OW in die sectie en in de naburige secties. Hierdoor zullen de seinen die toegang geven tot deze secties nu ook gesloten blijven en zullen de treinen ook in deze secties op het zicht moeten rijden en de opdracht "S379" uitvoeren.

Door dit sneeuwbaaleffect ontstaan er enorme vertragingen!

Om deze vertragingen te beperken, zonder het veiligheidsniveau te verminderen, werd een oplossing uitgewerkt waarbij de opdracht "rit op het zicht" en de opdracht "S379" niet meer systematisch zullen gecombineerd zijn. De opdracht "S379" zal alleen nog gegeven worden als die nodig is, nl.:

- een permissief sein dat gesloten is omdat een of meerdere automatische OW het wegverkeer niet meer verbieden zal overschreden worden na invulling van een gecombineerd formulier S421+S379;
- een permissief sein dat gesloten is om een andere reden zal overschreden worden met een enkelvoudig formulier S421.

WIJZIGING AAN DE SEININRICHTING EN AAN DE OVERSCHRIJDINGSFORMALITEITEN.

Een overschrijdingslicht op de permissieve seinen die automatische OW controleren zal aangeven welke overschrijdingsprocedure de bestuurder moet toepassen.

Er doen zich twee mogelijkheden voor:

1. een gesloten permissief sein met brandend overschrijdingslicht

De automatische OW verbieden het wegverkeer; de bestuurder vult in de stuurcabine een formulier S421 in uit zijn persoonlijk boekje (zowel aan een permissief sein uitgerust met een kast met twee rode banden en brandend overschrijdingslicht als aan een permissief sein uitgerust met een kast met rode T en brandend overschrijdingslicht). Hij rijdt verder in "rit op het zicht" tot aan de voet van het volgend groot stopsein;

2. een gesloten permissief sein met gedoofd overschrijdingslicht

Een of meerdere automatische OW kunnen het wegverkeer niet meer verbieden; de bestuurder neemt uit de kast met twee rode banden een gecombineerd formulier S421+S379. Hij rijdt verder in "rit op het zicht" tot aan de voet van het volgende groot stopsein met toepassing van de opdracht S379 aan al de OW die op het formulier vermeld zijn.

Belangrijke opmerking:

Een sein voorzien van een kast met rode T waarvan het overschrijdingslicht gedoofd is, is niet permissief; de overschrijding in gesloten stand mag slechts gebeuren met een enkelvoudig of gecombineerd bevel S422 (met uitzondering van de gevallen voorzien in HLT 3. VI art. 11).

Datum van invoering van deze wijziging

Op lijn 50A, tussen Landegem en Beernem, zal een overschrijdingslicht geplaatst worden op de permissieve seinen uitgerust met een kast met twee rode banden.

Op 25 november 1992 zal deze wijziging uitgevoerd zijn.

De nieuwe betekenis van het overschrijdingslicht zowel bij de permissieve seinen uitgerust met een kast met twee rode banden (lijn 50A) als bij de permissieve seinen uitgerust met een kast met rode T (op het ganse net) treedt vanaf die datum in voege.

UIT TE VOEREN WIJZIGINGEN AAN HET BOEKJE HLT.

- De nieuwe hiebijgevoegde voorlopige bladzijden 2bis en 3bis moeten tussen de bladzijden 2 en 3 van HLT 3.VI gevoegd worden; de oude bladzijden 2 en 3 moeten met de pen geschrapt worden. Het voorlopig bijvoegsel bij HLT 3.VI art. 2 van 29 augustus 1989 is afgeschaft.
- De nieuwe hiebijgevoegde voorlopige bladzijde 45bis moet tussen de bladzijden 44 en 45 van HLT 3.VI gevoegd worden; de oude bladzijde 45 moet met de pen geschrapt worden.

De Eerste Ingenieur - Afdelingschef


J. AMANT

**TABEL VAN DE VAN KRACHT ZIJNDE
BIJVOEGSELS BIJ HET BOEKJE HLT 3.VI,
UITGEGEVEN MET BERICHT Nr. 4M VAN 1982**

Deze tabel vervangt elke vroeger uitgegeven tabel.

Nr. van het bijvoegsel	Nr. en jaar van het bericht	Nrs. van de vervangen en/of bijgevoegde bladzijden	Gewijzigde tekst	Opmerkingen
1	22T/95	46a en 46b	nieuwe bladzijden	

DEEL 3.

HOOFDSTUK VI.

Overschrijden van gesloten stopseinen.

Inhoudstafel.

Nrs der artikels		Bladz.
	1 ^e DEEL.	
1.	ALGEMEENHEDEN.	1
	2 ^e DEEL.	
	OVERSCHRIJDEN VAN DE GROTE PERMISSIEVE STOPSEINEN.	
2.	TEKEN WAARAAN MEN EEN PERMISSIEF SEIN HERKENT	2
3.	GEBRUIKT FORMULIER	3
4.	INVULLEN VAN HET FORMULIER S 421	3
4.1	Persoonlijk formulier S 421 van de bestuurder	4
4.2	Enkelvoudig formulier dat genomen werd uit de kast van een permissief sein	5
4.3	Gecombineerd formulier (S 421 + S 379) dat genomen werd uit de kast van een permissief sein	7
5.	VERKEER NA HET OVERSCHRIJDEN VAN EEN PERMISSIEF SEIN MET EEN ENKELVOUDIG FORMULIER S 421 ...	9

Nrs der artikels		Bladz.
6.	VERKEER NA HET OVERSCHRIJDEN VAN EEN PERMISSIEF SEIN MET EEN GECOMBINEERD FORMULIER S 421 + S 379	9
7.	BESTEMMING VAN ELK DER DELEN VAN HET FORMULIER S 421	9
8.	OVERSCHRIJDEN VAN EEN PERMISSIEF SEIN IN UITZONDERLIJKE OMSTANDIGHEDEN	10
8.1	De bestuurder bezit geen persoonlijke formulieren S 421 meer	10
8.2	De kast van het sein bevat geen formulieren S 421 of onjuist ingevulde formulieren ...	10
3 ^e DEEL.		
OVERSCHRIJDEN VAN DE GROTE NIET-PERMISSIEVE SEINEN.		
9.	TEKEN WAARAAN MEN HET NIET- PERMISSIEF KARAKTER HERKENT VAN EEN GROOT STOPSEIN	12
10.	GEWONE-FORMALITEITEN VOOR HET OVERSCHRIJDEN VAN DE GROTE NIET-PERMISSIEVE STOPSEINEN DIE UITGERUST ZIJN MET EEN TELE- FOONKAST	
10.1	Telefoonkast	14

Nrs der artikels		Bladz.
10.2	Gewone overschrijdingsformaliteiten met enkelvoudig formulier S 422	15
10.3	Gewone overschrijdingsformaliteiten met een gecombineerd formulier S 422	23
11.	OVERSCHRIJDEN, IN UITZONDERLIJKE OMSTANDIGHEDEN, VAN EEN GROOT NIET-PERMISSIEF STOPSEIN VOORZIEN VAN EEN TELEFOONKAST	38
11.1	Gebrek aan formulieren	38
11.2	Storing van de telefoon van het sein	38
12.	OVERSCHRIJDEN VAN GROTE NIET-PERMISSIEVE STOPSEINEN DIE NIET UITGERUST ZIJN MET EEN TELEFOONKAST	47
12.1	Op de mast van het sein staan een witte pijl en een wit getal op een zwarte ondergrond	47
12.2	Op de mast van het sein bevindt zich geen witte pijl en geen wit getal op een zwarte ondergrond	47
12.3	Persoonlijk overhandigen van een formulier S 422	48
12.4	Voorbeelden van invullen van de formulieren S 422 die persoonlijk overhandigd worden	51
13.	AFLEVEREN VAN OVERSCHRIJDINGSBEVELEN VOOR VERWIJDERDE STOPSEINEN	57

Nrs der artikels		Bladz.
	4 ^e DEEL.	
	OVERSCHRIJDEN VAN SEINEN DIE GEEN GROTE STOPSEINEN ZIJN.	
14.	OVERSCHRIJDEN VAN EEN KLEIN STOPSEIN, VAN EEN "GRENSSSEIN KLEINE BEWEGING", VAN EEN STOP- HANDSEIN, VAN EEN VEREENVOU- DIGD STOPSEIN DAT GEEN AP OF BP SEIN IS	58
15.	OVERSCHRIJDEN VAN DE VEREEN- VOUDIGDE STOPSEINEN, GEIDENTI- FICEERD DOOR MIDDEL VAN DE LETTERS AP OF BP EN DIE GEKOP- PELD ZIJN AAN DE AUTOMATISCHE WEGSIGNALISATIE VAN EEN OVER- WEG	59
	5 ^e DEEL.	
	VERWITTIGINGSSEINEN EN STOP- SEINEN DIE GEDOOFD, TWIJFELACH- TIG OF BUITEN DIENST ZIJN.	
16.	SEIN DAT GEDOOFD IS	61
17.	TWIJFELACHTIG SEIN	61
18.	SEIN DAT BUITEN DIENST IS	62
	6 ^e DEEL.	
19.	ONREGELMATIG OVERSCHRIJDEN VAN EEN STOPSEIN	63

HOOFDSTUK VI. — OVERSCHRIJDEN VAN GESLOTEN STOPSEINEN.

EERSTE DEEL.

1. ALGEMEENHEDEN.

Een gesloten stopsein mag maar overschreden worden als de bestuurder daartoe de toelating gekregen heeft (1).

De overschrijdingsformaliteiten moeten vervuld worden door de bestuurder die de rem bedient.

Alvorens die formaliteiten te vervullen neemt de bestuurder de nodige maatregelen om het konvooi in stilstand te houden of te immobiliseren zoals voorzien in deel 6, hoofdstuk III.

Als hij zich van zijn trein moet verwijderen verwittigt hij de treinchef of de begeleider.

Bij het vervullen van de overschrijdingsformaliteiten wordt de beweging vereenzelvigd door haar nummer of, wanneer de beweging geen nummer heeft, door het nummer van het krachtvoertuig.

Een overschrijdingsbevel is slechts geldig voor één enkele overschrijding en vóór één enkel stopsein, behoudens uitzonderingen voorzien bij het reglement.

(1) Een sein met de afbeelding van een dienstwagentje met daarboven een Sint-Andrieskruis, mag door de lichte voertuigen zonder formaliteiten overschreden worden.

Een sein met de afbeelding van een ontrolde vlag mag door de lichte voertuigen overschreden worden op vertoon, van op de seinpost, van een handsein tot doorrijden.

TWEEDE DEEL.

OVERSCHRIJDEN VAN DE GROTE PERMISSIEVE
STOPSEINEN.

2. TEKEN WAARAAN MEN EEN PERMISSIEF SEIN
HERKENT.

Een permissief sein herkent men aan :

- hetzij, de aanwezigheid van een overschrijdingskroon (zie figuur 1);
- hetzij, de aanwezigheid van een kast met twee rode banden (zie figuur 2);
- hetzij, de aanwezigheid van een ontstoken overschrijdingslicht dat bevestigd is op de mast van het sein, dat bovendien voorzien is van een kast waarop een rode letter "T" staat (zie figuur 3).



Fig. 1.

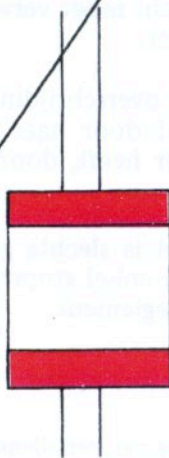


Fig. 2.



Fig. 3.

TWEEDE DEEL

OVERSCHRIJDEN VAN DE GROTE PERMISSIEVE STOPSEINEN

2. TEKEN WAARAAN MEN EEN PERMISSIEF SEIN HERKENT

Een permissief sein herkent men aan:

- hetzij, de aanwezigheid van een overschrijdingskroon (figuur 1);
- hetzij, de aanwezigheid van een kast met twee rode banden (figuur 2);
dit sein kan een overschrijdingslicht dragen (figuur 3);
- hetzij, de aanwezigheid van een brandend overschrijdingslicht op een
sein dat voorzien is van een kast met rode letter T (figuur 4).



fig. 1



fig. 2

brandend
of
gedoofd



fig. 3

brandend



fig. 4

3. GEBRUIKT FORMULIER

Het overschrijden van een groot permissief stopsein is toegestaan na stilstand vóór het sein en na het invullen door de bestuurder :

- van een enkelvoudig formulier S421 uit zijn persoonlijk boekje (1) (paragraaf 4.1) als het permissief sein:
 - alleen voorzien is van een overschrijdingskroon (figuur 1);
 - voorzien is van een kast met twee rode banden en een brandend overschrijdingslicht (figuur 3);
 - voorzien is van een kast met rode letter T en een brandend overschrijdingslicht (figuur 4).
- van een gecombineerd formulier S421 + S379 (paragraaf 4.3) dat uit de kast met twee rode banden genomen wordt, als het permissief sein:
 - alleen voorzien is van een kast met twee rode banden (figuur 2);
 - voorzien is van een kast met twee rode banden en een overschrijdingslicht dat gedoofd is (figuur 3).

4. INVULLEN VAN HET FORMULIER S421

In alle gevallen en alvorens opnieuw aan te zetten moet de bestuurder de rubrieken "beweging nr." en "datum" aanvullen en, naargelang het geval, het bolletje zwart maken in één van de vierkantjes "rood licht" of "gedoofd licht".

-
- 1) Daartoe moet de bestuurder over een voorraad van tenminste 10 formulieren beschikken. Hij bevoorraadt zich in zijn werkzetel.

3. GEBRUIKT FORMULIER.

Het overschrijden van een groot permissief stopsein is toegestaan na stilstand vóór het sein en na het invullen door de bestuurder:

- van een enkelvoudig formulier S 421 uit zijn persoonlijk boekje (1) (paragraaf 4.1) als het permissief sein alleen voorzien is van de overschrijdingskroon (fig. 1);
- van een enkelvoudig of een gecombineerd formulier (paragrafen 4.2 en 4.3) dat uit de kast van het permissief sein genomen wordt als dat sein voorzien is van een kast (figuren 2 en 3).

4. INVULLEN VAN HET FORMULIER S 421.

In alle gevallen en alvorens opnieuw aan te zetten moet de bestuurder de rubrieken "beweging nr." en "datum" aanvullen en, naargelang het geval, het bolletje zwart maken in één der vierkantjes "rood licht" of "gedoofd licht".

(1) Daartoe moet de bestuurder over een voorraad van tenminste 10 formulieren beschikken. Hij bevoorraadt zich in zijn werkzetel.

Boekje hlt

3. VI.

Bladz. 4.

4.1. Persoonlijk formulier S 421 van de bestuurder.

S 421 (B)		ARS - RGS IV - II	
OVERSCHRIJ- DINGSBEVEL MET RIJDEN OP HET ZICHT		ORDRE DE FRANCHISSEMENT AVEC MARCHÉ A VUE	
SSP N° PSS N°	Sein Signal	Beweging N° Mouvement N°	Datum Date
25	A 230	5607	12.02.82
Rood licht Feu rouge		Gedoofd licht Feu éteint	
Bij het verslag van de bestuurder te voegen		A joindre au rapport du conducteur	
S 421 (B)		ARS - RGS IV - II	
OVERSCHRIJ- DINGSBEVEL MET RIJDEN OP HET ZICHT		ORDRE DE FRANCHISSEMENT AVEC MARCHÉ A VUE	
SSP N° PSS N°	Sein Signal	Beweging N° Mouvement N°	Datum Date
25	A 230	5607	12.02.82
Rood licht Feu rouge		Gedoofd licht Feu éteint	
In een station af te geven		A remettre à une gare	

Bewaringstermijn: 3 maand - Délai de garde: 3 mois.

De bestuurder vult ook de rubrieken "sein" en "SSP N°" aan met respectievelijk de identiteit van het sein en het nummer van de lijn.

Bericht N° 4 M - Maart 1982.

4.2 Enkelvoudig formulier dat genomen werd uit de kast van een permissief sein.

ARS - RGS IV-II

S 421 (B)		ORDRE DE FRANCHISSEMENT AVEC MARCHÉ A VUE	
OVERSCHRIJ- DINGSBEVEL MET RIJDEN OP HET ZICHT		ORDRE DE FRANCHISSEMENT AVEC MARCHÉ A VUE	
SSP N° PSS N°	Sein Signal	Beweging N° Mouvement N°	Datum Date
25	F8	516	16.02.82
Rood licht Feu rouge		Gedoofd licht Feu éteint <input checked="" type="radio"/>	
Bij het verslag van de bestuurder te voegen		A joindre au rapport du conducteur	
S 421 (B)		ARS - RGS IV - II	
OVERSCHRIJ- DINGSBEVEL MET RIJDEN OP HET ZICHT		ORDRE DE FRANCHISSEMENT AVEC MARCHÉ A VUE	
SSP N° PSS N°	Sein Signal	Beweging N° Mouvement N°	Datum Date
25	F8	516	16.02.82
Rood licht Feu rouge		Gedoofd licht Feu éteint <input checked="" type="radio"/>	
In een station af te geven		A remettre à une gare	

Bewaringstermijn: 3 maand — Délai de garde: 3 mois.

De vakjes "SSP N°" en "sein" zijn reeds op voorhand ingevuld.

4.3. Gecombineerd formulier (S 421 + S 379) dat genomen werd uit de kast van een permissief sein.

De vakjes "SSP N^r" en "sein" van het gedeelte S 421 alsmede de rubrieken van het gedeelte S 379 zijn steeds op voorhand ingevuld.

Opmerkingen.

- De vakjes "SSP N^r" en "sein" van het formulier S 421 zijn aangevuld respectievelijk met het nummer van de lijn, dat voorkomt op het titelblad van het SSP waarop het sein is afgebeeld, en de identiteit van dit sein.
- In de kolom "Lijn N^r" van het gedeelte S 379 is het nummer vermeld van de lijn waarop de O.W. ligt (liggen) die moet(en) gepasseerd worden alsof hij (zij) zou(den) gesignaleerd zijn met een bord SF O⁵.

ARS - RGS IV.11

S 379 (B)	BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN TOT 5 km/h EN OM TE FLUITEN		ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 km/h ET DE SIFFLER	
	Lijn N° Ligne N°	OW N° PN N°	Afstandspunt Cumulée	
	50	15	34 973	
	50	16	35 357	
 				

S 421 (B)	OVERSCHRIF- DINGSBEVEL MET RIJDEN OP HET ZICHT		ORDRE DE FRANCHISSEMENT AVEC MARCHÉ A VUE	
	SSP N° PSS N°	Sein Signal	Beweging N° Mouvement N°	Datum Date
	50	A 348	4460	19.02.82
Rood licht Feu rouge		Gedoofd licht Feu éteint		
Bij het verslag van de bestuurder te voegen				
A joindre au rapport du conducteur				
S 421 (B)	OVERSCHRIF- DINGSBEVEL MET RIJDEN OP HET ZICHT		ORDRE DE FRANCHISSEMENT AVEC MARCHÉ A VUE	
	SSP N° PSS N°	Sein Signal	Beweging N° Mouvement N°	Datum Date
	50	A 348	4460	19.02.82
Rood licht Feu rouge		Gedoofd licht Feu éteint		
In een station af te geven				
A remettre à une gare				

Bewaringstermijn : 3 maand - Délai de garde : 3 mois.

5. VERKEER NA HET **OVERSCHRIJDEN VAN EEN PERMISSIEF SEIN MET EEN ENKELVOUDIG FORMULIER S 421.**

Na het vervullen van de overschrijdingsformaliteiten moet de bestuurder op het zicht rijden tot aan de voet van het volgende groot STOPsein, zelfs als hij ziet dat dit openstaat.

Als het opschrift "i > 12" is aangebracht in de kast van het sein of op een bord dat op hoogstens 3 meter vóór dat sein staat, is de maximumsnelheid van de rit op het zicht beperkt zoals voorzien in deel 3, hoofdstuk IV, artikel 4.

6. VERKEER NA HET **OVERSCHRIJDEN VAN EEN PERMISSIEF SEIN MET EEN GECOMBINEERD FORMULIER S 421 + S 379.**

De bestuurder eerbiedigt de verkeersbeperkingen vermeld in artikel 5 en handelt alsof de O.W. die vermeld is (zijn) op het formulier S 379 gesignaleerd zou(den) zijn met een bord SF O⁵ wat hij, bij het naderen van de O.W., ook zou mogen vaststellen.

7. BESTEMMING VAN ELK DER DELEN VAN HET FORMULIER S 421.

Het formulier S 421 bestaat uit twee identieke delen.

De bestuurder geeft het onderste deel af in het eerste station waar zulks kan gebeuren zonder vertraging aan de trein te veroorzaken.

Als het gaat om een gedoofd sein moet hij dat deel ten laatste afgeven in het eerste ontmoete aansluitingsstation, zelfs als de beweging daar geen voorziene stilstand heeft.

Het bovenste deel dient bij het verslag van de bestuurder gevoegd.

Als de bestuurder, na het formulier S 421 te hebben ingevuld, vaststelt dat het sein openkomt, schrijft hij, dwars over het formulier S 421, "nietig" en hij voegt het formulier in zijn geheel bij zijn verslag.

Hij herneemt vervolgens de rit onder inachtneming van de aanduidingen van het sein.

Boekje hlt

3. VI.

Bladz. 10.

8. OVERSCHRIJDEN VAN EEN PERMISSIEF SEIN IN UITZONDERLIJKE OMSTANDIGHEDEN.

Volgende omstandigheden worden als uitzonderlijk beschouwd:

- de bestuurder bezit geen persoonlijke formulieren S 421 meer;
- de bestuurder stelt vast dat er in de kast geen formulieren S 421 liggen of dat de formulieren onjuist zijn ingevuld.

8.1. De bestuurder bezit geen persoonlijke formulieren S 421 meer.

Als de bestuurder geen persoonlijke formulieren S 421 heeft schrijft hij de gegevens, die normaal op het eenvoudig formulier S 421 moeten ingevuld worden, op zijn verslag.

Hij handelt vervolgens zoals voorgeschreven onder art. 5 en hij licht de bediende E. in van het station waar hij het onderste deel van het formulier zou hebben moeten afgeven.

8.2. De kast van het sein bevat geen formulieren S 421 of onjuist ingevulde formulieren.

- a) Als er zich in de kast geen model-formulier (1) bevindt en als er binnenin de kast geen rode streep is, schrijft de bestuurder op zijn verslag, benevens de vermelding, dat de formulieren ontbreken, ook de gegevens die normaal op het S 421 moeten ingevuld worden. Hij handelt vervolgens zoals voorzien onder art. 5.

Hij stopt aan het eerste ontmoete sein, voorzien van een kast met rode letter "T" of aan de eerste ontmoete bediende seinpost en hij licht de seingever in omtrent het incident.

(1) Als het formulier S 421 gecombineerd is met een formulier S 379, is een geplastifieerd model van dat gecombineerd formulier aangebracht op de binnenkant van de kast. Dit model-formulier is afgeboord met twee rode strepen die op de wand van de kast zijn geschilderd.

- b) Als de kast van het sein het model bevat van een gecombineerd formulier S 421 + S 379 schrijft de bestuurder de gegevens van dat model over op zijn verslag onder de volgende vorm :

"Sein ..." "SSP N^r" "Geen formulieren"
"Rood licht" of "gedoofd licht"
"Lijn N^r ..." "O.W. N^r ... afstandspunt ..."
"Lijn N^r ..." "O.W. N^r ... afstandspunt ...".

Vervolgens past hij de beschikkingen toe van artikel 6.

Hij stopt aan het eerst ontmoete sein voorzien van een kast met rode letter "T" of aan de eerste ontmoete bediende seinpost en hij licht de seingever in omtrent het incident.

- c) Als het model-formulier uit de kast verdwenen is (men kan zich daarvan rekenschap geven door de aanwezigheid der rode strepen op de binnenkant van de kast), schrijft de bestuurder op zijn verslag, benevens de vermelding dat de formulieren ontbreken, ook de gegevens die normaal op het S 421 moeten ingevuld worden.

Hij overschrijdt het permissief sein en rijdt tot aan de voet van het volgende groot STOPsein, zelfs als dit laatste openstaat :

- in rit op het zicht en maximum 20 km/h;
- met toepassing van het regime SF O⁵ aan de O.W. die gesignaleerd is (zijn) met een identificatiebord.

Hij stopt aan het eerst ontmoete sein voorzien van een kast met rode letter "T" of aan de eerste ontmoete bediende seinpost en hij licht de seingever in omtrent het incident.

Boekje hlt

3. VI.

Bladz. 12.

DERDE DEEL.

OVERSCHRIJDEN VAN DE GROTE NIET PERMISSIEVE STOPSEINEN.

9. TEKEN WAARAAN MEN HET NIET PERMISSIEF KARAKTER HERKENT VAN EEN GROOT STOPSEIN.

Een niet permissief sein herkent men aan :

- hetzij de aanwezigheid, op de mast van het sein van een kast met daarop een rode letter "T" (fig. 4) (1); als de kast met rode letter "T" niet op de mast van het sein kan bevestigd worden, wordt zij afzonderlijk opgesteld en op de mast van het sein wordt een plaat (fig. 5) van een kleiner formaat aangebracht waarop dezelfde aanduidingen voorkomen. Daarop is bovendien een pijl aangebracht die de richting aangeeft die moet gevolgd worden om naar de kast met rode letter "T" te gaan. Op die kast staat de identiteit van het stopsein (fig. 6);
- hetzij de aanwezigheid op de mast van het sein, van een kast met daarop een rode letter "T" en een gedoofd overschrijdingslicht (fig. 7);
- hetzij de aanwezigheid, op de mast van het sein, langs de kant van het spoor en op manshoogte, van een witte pijl en een wit getal op een zwarte grond (fig. 8);
- hetzij de afwezigheid van om 't even welke aanduiding op de mast van het sein (fig. 9).

(1) De kasten waarop een letter "T" geschilderd is in een andere kleur dan rood zijn niet bestemd voor het vervullen van de overschrijdingsformaliteiten door het rijdend personeel.

Seinen voorzien van een telefoonkast.

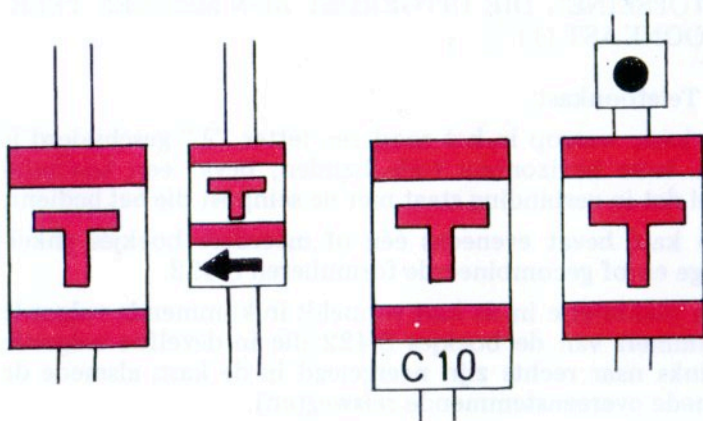


Fig. 4.

Fig. 5.

Fig. 6.

Fig. 7.

Seinen zonder telefoonkast.

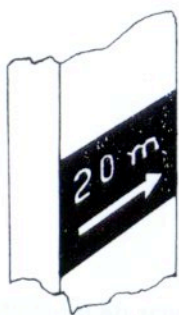


Fig. 8.

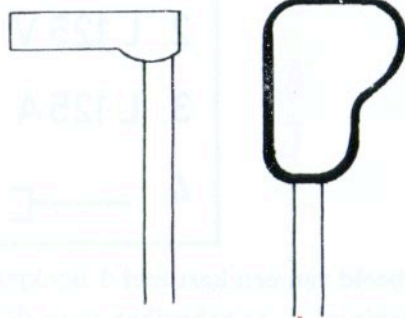


Fig. 9.

Boekje hlt

3. VI.

Bladz. 14.

10. GEWONE FORMALITEITEN VOOR HET OVERSCHRIJDEN VAN DE GROTE NIET PERMISSIEVE STOPSEINEN DIE UITGERUST ZIJN MET EEN TELEFOONKAST (1) (2) (3).

10.1. Telefoonkast.

De kast, waarop in het rood een letter "T" geschilderd is tussen twee horizontale rode banden, bevat een telefoon-toestel dat in verbinding staat met de seinpost die het bedient.

Die kast bevat eveneens één of meerdere boekjes enkelvoudige en/of gecombineerde formulieren S 422.

Een plakbriefje in de kast vermeldt in klimmende volgorde de nummers van de boekjes S 422 die in dezelfde volgorde van links naar rechts zijn neergelegd in de kast, alsmede de daarmee overeenstemmende reisweg(en).

Op de binnenkant van de deur van de telefoonkast zijn plakbriefjes aangebracht waarop, met behulp van pictogrammen, is aangeduid hoe dient gehandeld om het sein te overschrijden als de telefoon gestoord is of als dusdanig dient beschouwd.

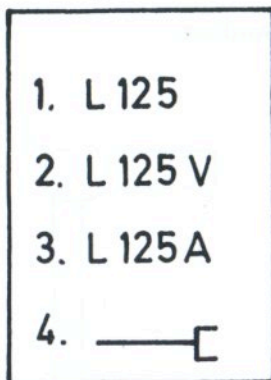


Fig. 10.

Voorbeeld van een kast met 4 boekjes (fig. 10).

— Boekje n^r 1, te gebruiken voor de reisweg naar de lijn 125 zonder verandering van regime.

(1) Eénzelfde telefoonkast kan dienen voor meer dan één stopsein; de identiteit van al de betrokken seinen is erop vermeld en ze bevat de boekjes met formulieren voor elk der seinen.

(2) Een rood lampje op de telefoonkast van het sein brandt en knippert als dit sein het rood licht vertoont en gestoord is.

(3) Sommige kasten met een rode T zijn uitgerust met een deurslot dat kan bediend worden met de internationale sleutel of sleutel met drie takken.

- Boekje n^r 2, te gebruiken voor de reisweg naar de lijn 125 met verandering van regime.
- Boekje n^r 3, te gebruiken voor de reisweg naar de lijn 125A.
- Boekje n^r 4, te gebruiken voor de reisweg naar het doodspoor.

10.2. Gewone overschrijdingsformaliteiten met enkelvoudig formulier S 422.

10.2.1. GEBRUIK VAN DE TELEFOON.

De bestuurder stelt zich onmiddellijk in verbinding met de bediende die de seinpost bedient.

Hij geeft de identiteit van het sein op alsmede het nummer van de beweging en wacht op het antwoord van de seingever.

Als het sein in gesloten stand niet moet overschreden worden, zegt de seingever aan de bestuurder na hoeveel tijd het sein zal kunnen geopend worden. Als die tijd verstreken is moet de bestuurder zich terug naar de telefoon begeven. Als de seingever geen wachttijd heeft opgegeven gaat de bestuurder terug naar de telefoon na verloop van 5 minuten.

Als het sein in gesloten stand moet overschreden worden, handelt de bestuurder zoals hierna voorgeschreven.

10.2.2. GEBRUIKT FORMULIER.

Om het overschrijden van het gesloten sein toe te staan wordt de zijde van het formulier S 422 gebruikt waarop een telefoonhoorn is afgebeeld.

De vet omrande vakjes van het S 422 zijn op voorhand aangevuld met:

- het nummer van de lijn dat staat op het titelblad van het SSP waarop de seinpost voorkomt, die het sein bedient;
- de identiteit van het sein;
- het nummer van het boekje als de telefoonkast meerdere boekjes met formulieren S 422 bevat;

Boekje hlt

3. VI.

Bladz. 16.

- de toegelaten snelheid als het sein, in open stand, een snelheidsaanduiding vertoont voor de te doorlopen reisweg (1);
- het symbool "□" niet of wel doorstreept als het sein, in open stand, een ontstoken "□" vertoont of niet.

10.2.3. INVULLEN VAN HET FORMULIER.

Als het stopsein in gesloten stand moet overschreden worden en de kast meerdere boekjes formulieren S 422 bevat, geeft de seingever aan de bestuurder het nummer op van het boekje dat moet gebruikt worden.

De bestuurder handelt dan als volgt:

- hij raadpleegt het plakbriefje in de kast en geeft de seingever de reisweg op, die tegenover het nummer van het boekje staat, dat de seingever hem heeft aangewezen; als het nummer van het boekje niet overeenstemt met de voorziene reisweg, zegt hij zulks aan de seingever;
- hij scheurt een blaadje uit het aangeduide boekje;
- hij schrijft het nummer van zijn beweging op het formulier S 422.

Vervolgens geeft de bestuurder aan de seingever de volgende inlichtingen:

- het nummer van de beweging;
- de identiteit van het sein;
- het nummer van het boekje.

De seingever dient, ter controle, deze gegevens te herhalen.

Vervolgens geeft de seingever aan de bestuurder:

- de datum;
- het uur;
- het nummer van het bevel.

(1) De toegelaten snelheid, ingeschreven op het formulier S 422, dient geëerbiedigd alsof het sein zou opengesteld geweest zijn met de overeenstemmende snelheidsaanduiding.

De bestuurder herhaalt deze laatste gegevens en schrijft ze in de daartoe voorziene vakjes van het formulier S 422.

HET OVERMAKEN VAN HET NUMMER VAN HET
BEVEL IS DE TOELATING TOT Overschrijden

Als het sein moet overschreden worden in kleine beweging, zegt de seingever:

"kleine beweging; bestuurder geef mij uw dienstnummer" of "petit mouvement; conducteur, donnez-moi votre numéro de service".

Door zijn dienstnummer, dat hij in het daartoe bestemde vakje van het S 422 schrijft, op te geven bevestigt de bestuurder dat hij begrepen heeft dat het overschrijden van het sein zal toegestaan worden in kleine beweging.

Als het sein moet overschreden worden om van het normaal spoor naar het tegenspoor te rijden of omgekeerd, zegt de seingever:

"toegang naar het tegenspoor (of toegang naar het normaal spoor); bestuurder geef mij uw depotnummer" of "accès à la contre-voie (ou accès à la voie normale); conducteur, donnez-moi votre numéro de dépôt".

Dit nummer wordt aan de bestuurder toegekend door de tractiewerkplaats waaraan hij gehecht is.

Door zijn depotnummer, dat hij in het daartoe bestemde vakje van het S 422 schrijft, op te geven, bevestigt de bestuurder dat hij begrepen heeft dat de overschrijding van het sein zal toegelaten worden alsof het sein een aangestoken keper vertoonde.

Boekje hlt

3. VI.

Bladz. 18.






Opmerkingen.

- Als meerdere opdrachten de verplichting opleggen verschillende maximumsnelheden te eerbiedigen moet de laagste der maximumsnelheden geëerbiedigd worden.
- Als het bevel S 422 wordt afgeleverd voor een stopsein (enkelvoudig of gecombineerd) gevolgd door een ander stopsein, dient gehandeld alsof dit laatste sein gesloten is.
- Als de bediende E. het nodig oordeelt mag een overschrijdingsbevel S 422, dat normaal per telefoon wordt afgeleverd, vervangen worden door een S 422 dat persoonlijk overhandigd wordt.

10.2.4. VOORBEELDEN VAN INVULLEN VAN FORMULIEREN
S 422 DIE PER TELEFOON WORDEN AFGELEVERD.

10.2.4.1. ENKELVOUDIG FORMULIER S 422 DAT AFGELEVERD
WORDT VOOR HET OVERSCHRIJDEN VAN EEN SEIN
IN GROTE BEWEGING.

ARS - RGS IV-II

S 422 (B)			
OVERSCHRIJDINGS- BEVEL		ORDRE DE FRANCHISSEMENT	
SSP N ^r PSS N ^o	Sein Signal	Boekje N ^r Carnet N ^o	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
50	515		 km/h
	KLEINE BEWEGING PETIT MOUVEMENT	Dienst ^r van de bestuurder N ^o de service du conducteur	
		Depot ^r van de bestuurder N ^o de dépôt du conducteur	
Beweging N ^r Mouvement N ^o	Datum Date	Uur Heure	Bevel N ^r Ordre N ^o
4404	18.02.82	5 ¹⁰	12

Bewaringstermijn : 3 maand — Délai de garde : 3 mois.

Boekje hlt

3. VI.


Bladz. 20.

10.2.4.2. ENKELVOUDIG FORMULIER S 422 AFGELEVERD
VOOR HET Overschrijden VAN EEN SEIN IN
KLEINE BEWEGING.

ARS - RGS IV-II

S 422


(B)




OVERSCHRIJDINGS-
BEVEL

ORDRE DE
FRANCHISSEMENT

SSP N° PSS N°	Sein Signal	Boekje N° Carnet N°	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
50	015	1 km/h

	KLEINE BEWEGING	Dienstn° van de bestuurder N° de service du conducteur
	PETIT MOUVEMENT	E 27

	Depotn° van de bestuurder N° de dépôt du conducteur

Beweging N° Mouvement N°	Datum Date	Uur Heure	Bevel N° Ordre N°
5307	18.02.82	8 ²⁶	27

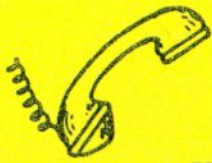
Bewaringstermijn: 3 maand — Délai de garde: 3 mois.

- 10.2.4.3. ENKELVOUDIG FORMULIER S 422, AFGELEVERD VOOR HET OVERSCHRIJDEN VAN EEN SEIN DAT, MOEST HET OPENGESTELD ZIJN, EEN ONTSTOKEN KEPER ZOU VERTONEN ALSMEDE HET SNELHEIDSCIJFER "6".

ARS - RGS IV-II



S 422

(B)



OVERSCHRIJDINGS-
BEVEL

ORDRE DE
FRANCHISSEMENT

SSP N ^r PSS N ^o	Sein Signal	Boekje N ^r Carnet N ^o	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
50A	D 43	260..... km/h
	KLEINE BEWEGING	Dienstn ^r van de bestuurder N ^o de service du conducteur	
	PETIT MOUVEMENT		
	Depotn ^r van de bestuurder N ^o de dépôt du conducteur		
			27
Beweging N ^r Mouvement N ^o	Datum Date	Uur Heure	Bevel N ^r Ordre N ^o
5784	18.02.82	16 ⁴²	11

Bewaringstermijn: 3 maand — Délai de garde: 3 mois.

Boekje hlt
3. VI.
Bladz. 22.

(Voorbehouden)

10.3. Gewone overschrijdingsformaliteiten met een gecombineerd formulier S 422.

Gecombineerde formulieren.

De gecombineerde formulieren worden gebruikt om het overschrijden van een gesloten sein toe te laten en de bestuurder tevens bepaalde verplichtingen op te leggen.

Aan het formulier S 422 kan gehecht zijn :

- hetzij een formulier S 378;
- hetzij een formulier S 379;
- hetzij een formulier S 380;
- hetzij een formulier S 378 en een formulier S 379;
- hetzij een formulier S 378 en een formulier S 380;
- hetzij een formulier S 379 en een formulier S 380;
- hetzij een formulier S 378, een formulier S 379 en een formulier S 380 (het S 380 is alsdan gedrukt op de keerzijde van het S 379).

De gecombineerde formulieren mogen niet persoonlijk overhandigd worden.

Zij vormen een geheel en het is verboden er gelijk welk gedeelte (formulier) van te annuleren op het ogenblik waarop het gebruikt wordt.

De aanwezigheid van een gegolfde lijn bovenaan en aan de rechterkant laat toe vast te stellen dat het formulier volledig is.

10.3.1. GECOMBINEERD FORMULIER S 422 WAARAAN EEN GEDEELTE S 378 GEHECHT IS.

Het gedeelte S 422 wordt ingevuld zoals voorzien in paragraaf 10.2.3. en de rit op het zicht, opgelegd met het gedeelte S 378, moet geëerbiedigd worden vanaf het sein dat moet overschreden worden tot aan de voet van het volgende groot STOPsein, zelfs als dit laatste openstaat.

ARS - PGS IV-11

S 422



OVERSCHRIJDINGS-
BEVEL



ORDRE DE
FRANCHISEMENT

SSP N°
PSS N°

34

Sein
Signal

711

Boekje N°
Carnet N°

2

Toegelaten snelheid
Vitesse autorisée

~~..... km/h~~



KLEINE
BEWEGING
PETIT
MOUVEMENT

Dienstn° van de bestuurder
N° de service du conducteur

Depotn° van de bestuurder
N° de dépôt du conducteur

Beweging N°
Mouvement N°

9556

Datum
Date

12.02.82

Uur
Heure

6 55

Bevel N°
Ordre N°

18

S 378



BEVEL
TOT RIJDEN OP HET ZICHT

ORDRE

DE MARCHÉ A VUE

Tot aan het volgende groot stopsein.
Jusqu'au grand signal d'arrêt suivant.

Beweringstermijn: 3 maand — Délai de garde: 3 mois.

**10.3.2. GECOMBINEERD FORMULIER S 422 WAARAAN EEN
GEDEELTE S 379 GEHECHT IS.**






Het gedeelte S 379 is identiek aan het gedeelte dat gehecht is aan het S 421.

Het gedeelte S 422 kan, naargelang het geval, gebruikt worden om het sein te overschrijden of geannuleerd worden als **alleen** het bevel overeenstemmend met het gedeelte S 379 moet nageleefd worden.

10.3.2.1. HET IS NIET MOGELIJK OM HET SEIN TE OPENEN.

Als het sein niet kan geopend worden, wordt het gedeelte S 422 ingevuld zoals voorzien onder punt 10.2.3. en, na het sein te hebben overschreden, handelt de bestuurder alsof de O.W. vermeld op het gedeelte S 379 zou(den) gesignaleerd zijn met een bord SF 0^b.

ARS - RGS IV-II

S 422		ORDRE DE FRANCHISEMENT		S 379		ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 km/h ET DE SIFFLER	
		TOEGELATEN Snelheid Vitesse autorisée				BEVEL OM DE SnelHEID TE BEPERKEN TOT 5 km/h EN OM TE FLUITEN	
OVERSCHRIJDINGS- BEVEL		KLEINE BEWEGING		Lijn N° Ligne N°		Afstandspunt Cumulée	
SSP N° PSS N°		Boekje N° Carnet N°		OW N° PN N°			
35				102		88 338	
		Dienstn° van de bestuurder N° de service du conducteur		100		87 558	
PETIT MOUVEMENT		Depotn° van de bestuurder N° de dépôt du conducteur					
							
Beweging N° Mouvement N°		Uur Heure		Bevel N° Ordre N°			
2203		4 10		73			
Datum Date							
17.02.82							

Bewaringstermijn: 3 maand - Délai de garde: 3 mois.

10.3.2.2. HET SEIN KAN GEOPEND WORDEN — GELDIGMAKING
VAN HET GEDEELTE S 379.



Als het sein kan opengesteld worden en alleen de verplichtingen opgelegd door het gedeelte S 379 moeten geëerbiedigd worden zegt de seingever tot de bestuurder: "Om het S 379 geldig te maken, bestuurder geef mij uw naam en voornaam" of: "Pour valider le S 379, conducteur, donnez-moi votre nom et prénom".

Door het geven van zijn naam en voornaam, die hij dwars op het gedeelte S 422 moet schrijven, erkent de bestuurder te hebben begrepen dat hij de verplichtingen, opgelegd door het gedeelte S 379, moet eerbiedigen.

Daar er geen bevelnummer werd overgemaakt, is het gedeelte S 422 geannuleerd en moet de bestuurder wachten tot het sein geopend is.

Vervolgens schrijft de bestuurder op het gedeelte S 422 het nummer van de beweging, de datum en het uur.

ARS - RGS IV-II

S 422 		ORDRE DE FRANCHISSEMENT	
OVERSCHRIJDINGS- BEVEL		ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 km/h ET DE SIFFLER	
SSP N° PSS N° 35	Sein Signal 09	Boekje N° Carnet N°	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
KLEINE BEWEGING		Dienstn° van de bestuurder N° de service du conducteur	
PETIT MOUVEMENT		Depotn° van de bestuurder N° de dépôt du conducteur	
Beweging N° Mouvement N° 2203	Datum Date 18.02.82	Uur Heure 4 13	Bevel N° Ordre N°
S 379 		BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN TOT 5 km/h EN OM TE FLUITEN	
Lijn N° Ligne N° 35	OW N° PN N° 102	Afstandspunt Cumulée 88 338	
35	100	87 558	
<i>dielen</i>			

Bewaringstermijn: 3 maand — Délai de garde: 3 mois.

10.3.3. GECOMBINEERD FORMULIER S 422 WAARAAN EEN GEDEELTE S 380 GEHECHT IS.

De telefoonkast van het sein van waaruit de bestuurder kan belast worden met het nazicht van de stand van één of meerdere wissels bevat één of meer boekje(s) gecombineerde formulieren S 422 waaraan een gedeelte S 380 gehecht is.

Een plakbriefje geeft de richting aan die overeenkomt met elk boekje alsmede de topografische ligging der wissels.

Voorbeeld (fig. 11).

Plakbriefje aangebracht in de kast van sein T8 :

- boekje n^r 1 te gebruiken voor de reisweg naar de lijn 36 zonder verandering van regime;
- boekje n^r 2 te gebruiken voor de reisweg naar de lijn 36 met verandering van regime.

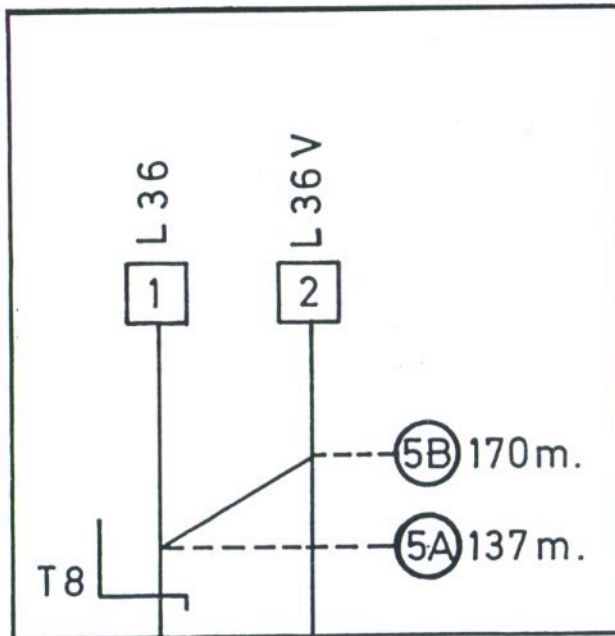


Fig. 11.

Boekje hlt
3. VI.
Bladz. 30.

(Voorbehouden)

10.3.3.1. HET NAZICHT VAN DE STAND VAN DE WISSEL(S)
WORDT NIET GEVRAAGD.

Als het nazicht van de stand van de wissel(s) niet wordt gevraagd en het sein in gesloten stand moet overschreden worden, wordt het gedeelte S 422 ingevuld zoals voorzien onder n^r 10.2.3. en het gedeelte S 380 is niet van toepassing.

ARS - RGS IV-II

S 422



OVERSCHRIJDINGS-
BEVEL



ORDRE DE
FRANCHISEMENT

SSP N°

PSS N°

36

Sain
Signal

78

Boekje N°
Carnet N°

1

Toegelaten snelheid
Vitesse autorisée

~~..... km/h~~

KLEINE
BEWEGING

PETIT
MOUVEMENT

Dienstn° van de bestuurder
N° de service du conducteur

Depotn° van de bestuurder
N° de dépôt du conducteur

Beweging N°
Mouvement N°

1612

Datum
Date

13.02.82

Uur
Heure

13 43

Bevel N°
Ordre N°

18

S 380



OP BEVEL
TE CONTROLEREN
WISSELS

AIGUILLAGES
A CONTROLER
SUR ORDRE

Wissel N°

Aiguillage N°

Controleaanduidingen (1)

Indications de contrôle (1)

Antwoord N°

Réponse N°

74

50

~~99~~

65

~~82~~

(1) Aanvullen met de controleaanduidingen die door het
zichtbordje van de betrokkene wisselsteller zichtbaar zijn.
A compléter par les indications de contrôle apparaissant
au voyant de l'appareil de manœuvre intéressé.

Bewaringstermijn: 3 maand — Délai de garde: 3 mois.

10.3.3.2. HET NAZICHT VAN DE STAND VAN DE WISSEL(S)
WORDT GEVRAAGD.

Vooraleer het gedeelte S 422 in te vullen, nodigt de seingeveer de bestuurder uit de stand van één of meer wissel(s), afwaarts van het sein gelegen, na te zien.

Hij geeft de bestuurder het nummer van het te gebruiken boekje op alsmede het (of de) nummer(s) van de wissel(s) waarvan de stand moet nagezien worden; dit (deze) laatste nummer(s) dient (dienen) geschreven in de eerste kolom van het gedeelte S 380 (zie blz. 36).

De bestuurder raadpleegt dan het plakbriefje in de seinkast om zich rekenschap te geven van de ligging van de wissel(s) waarvan de stand moet nagezien worden.

De bestuurder begeeft zich te voet naar de aangeduide wissel(s) en schrijft, in de tweede kolom van het gedeelte S 380, de gegevens die hij afleest in het kijkvenstertje (figuur 12) van het (de) bedieningstoestel(ien) van de wissel(s) waarvan de stand moet nagezien worden.

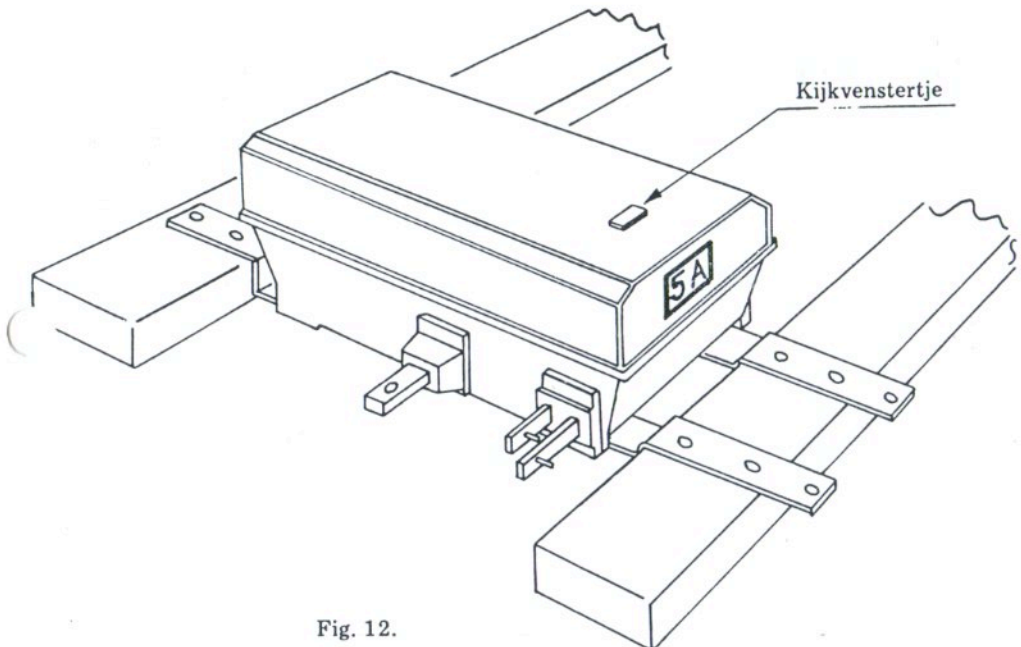


Fig. 12.

Boekje hlt
3. VI.
Bladz. 34.

(Voorbehouden)

De bestuurder gaat terug naar de telefoon van het sein en deelt aan zijn correspondent de gegevens mede die hij in de 2^e kolom van het S 380 geschreven heeft.

Als deze gegevens overeenstemmen met die welke voorzien zijn nodigt de seingever de bestuurder uit hem het (of de) antwoordnummer(s), afgedrukt in de derde kolom van het gedeelte S 380, op te geven.

Vervolgens wordt het gedeelte S 422 ingevuld zoals voorzien onder n^r 10.2.3.

Als één (of meerdere) controleaanduiding(en) die afgelezen werd(en) in het kijkvenstertje van het (de) bedienings-toestel(len) van de wissel(s) niet overeenstem(t)(men) met die welke voorzien zijn (onjuiste aanduiding of geen enkele aanduiding) licht de seingever de bestuurder in omtrent de maatregelen die zullen getroffen worden.

ARS - RGS IV-II

S 422 (B)		OVERSCHRIJDINGS- BEVEL		ORDE DE FRANCHISSEMENT		S 380 (B)		OP BEVEL TE CONTROLEREN WISSELS		AIGUILLAGES A CONTROLER SUR ORDRE	
SSP N° PSS N° 36	Sein Signal 78	Boekje N° Carnet N° 2	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée60..... km/h	Dienstn° van de bestuurder N° de service du conducteur		Wissel N° Aiguillage N° 5A	Controleaanduidingen (1) Indications de contrôle (1) AC	Antwoord N° Réponse N° 74	(1) Aanvullen met de controleaanduidingen die door het zichtbordje van de betrokken wisselsteller zichtbaar zijn. A compléter par les indications de contrôle apparaissant au voyant de l'appareil de manœuvre intéressé.		
KLEINE BEWEGING		PETIT MOUVEMENT		Depotn° van de bestuurder N° de dépôt du conducteur 39		5B	DF	50			
 [Symbol] 		 [Symbol] 		 [Symbol] 		 [Symbol] 		99			
 [Symbol] 		 [Symbol] 		 [Symbol] 		 [Symbol] 		65			
 [Symbol] 		 [Symbol] 		 [Symbol] 		 [Symbol] 		82			
Beweging N° Mouvement N° 5814	Datum Date 12.02.82	Uur Heure 15 40	Bevel N° Ordre N° 88								

10.3.3.3. W.A.-SEIN.

Als de wissel(s) waarvan de stand moet nagezien worden gelegen is (zijn) op een grote afstand afwaarts van het stopsein, word(t)(en) hij (zij) voorafgegaan door een reflecterend wit bord waarop in het rood de letters W.A. voorkomen (fig. 13).

Als de wissels onderling op een grote afstand van elkaar liggen zijn tussenliggende W.A. seinen opgesteld.

Onder de letters W.A. staat (staan) het (de) nummer(s) van de wissel(s) waarvoor kan gevraagd worden de stand na te zien.

De W.A.-seinen zijn voorzien van een telefoonkast waarin zich plakbriefjes en formulieren bevinden gelijkaardig aan die welke zich bevinden in de telefoonkast van een stopsein van waaruit de bestuurder kan belast worden met het nazicht van één of meer wissels.

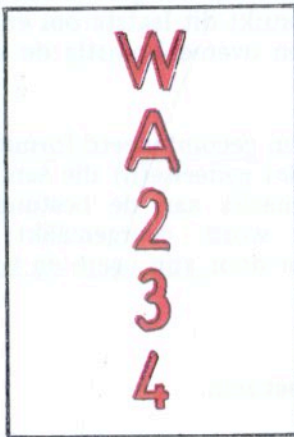


Fig. 13.

Het W.A.-sein beveelt de stilstand aan een konvooi dat in kleine beweging rijdt als die kleine beweging het gevolg is van:

- de ontvangst van een bevel tot overschrijden, in kleine beweging, van een opwaarts opgesteld gesloten groot stopsein;
- de ontvangst van een bevel tot overschrijden, in kleine beweging, van een W.A.-sein.

Het overschrijden van een W.A.-sein gebeurt op dezelfde wijze als het overschrijden van een groot stopsein vanwaar de bestuurder kan belast worden met het nazicht van de stand van één of meer wissels.

Als de identiteit van het volgende W.A.-sein ingeschreven is in het vakje "dienstnummer van de bestuurder" van het gedeelte S 422, rijdt de bestuurder verder in kleine beweging tot aan dat sein.

Boekje hlt

3. VI.

Bladz. 38.

11. OVERSCHRIJDEN, IN UITZONDERLIJKE OMSTAN- DIGHEDEN, VAN EEN GROOT NIET-PERMISSIEF STOPSEIN VOORZIEN VAN EEN TELEFOONKAST.

Worden beschouwd als uitzonderlijke omstandigheden :

- gebrek aan formulieren;
- storing van de telefoon van het sein.

11.1. Gebrek aan formulieren.

Er is gebrek aan formulieren als :

- het formulier of een gedeelte van het formulier, dat moet gebruikt worden, ontbreekt;
- het formulier een fout vertoont.

In die gevallen vermeldt de bestuurder het gebrek aan formulieren op zijn verslag en hij gebruikt dit laatste om er het overschrijdingsbevel op te schrijven overeenkomstig de aanduidingen van de seingever.

Als het ontbrekend formulier een gecombineerd formulier is worden de gegevens van het (de) gedeelte(n) die aan het S 422 gehecht is (zijn), overgemaakt aan de bestuurder alvorens het overschrijdingsbevel wordt overgemaakt; de bestuurder meldt er ontvangst van door zijn naam en voor- naam op te geven aan de seingever.

11.2. Storing van de telefoon van het sein.

De telefoon van het sein wordt beschouwd als zijnde gestoord als :

- het toestel niet werkt;
- de opgeroepen post niet antwoordt binnen een tijdspanne van 5 minuten;
- het gesprek onmogelijk of onbegrijpelijk is.

11.2.1. IN DE KAST MET RODE LETTER T IS EEN PLAKBRIEFJE AANGEBRACHT WAAROP EEN ZWARTE PIJL IS AFGE-
BEELD OP EEN WITTE ONDERGROND (fig. 14).

11.2.1.1. IN DE KAST BEVINDT ZICH EEN BOEKJE MET ENKEL-
VOUDIGE OF GECOMBINEERDE FORMULIEREN S 422.

De bestuurder neemt een formulier uit het boekje. Op zijn verslag schrijft hij "sein, telefoon gestoord".

Vervolgens overschrijdt hij het sein en rijdt op het zicht tot aan de voet van het volgende groot STOPsein, zelfs als dit openstaat.

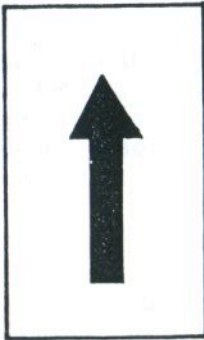


Fig. 14.

Hij stopt aan het eerste stopsein voor-
zien van een kast met rode letter T of
aan de eerste ontmoete bediende
seinpost; hij licht er de seingever in
omtrent het incident en herneemt
slechts de normale rit afwaarts van
het volgend groot stopsein als hij
daartoe de toelating gekregen heeft
van de seingever.

Als hij een gecombineerd formulier
S 422 + S 379 genomen heeft leeft de
bestuurder bovendien de verplich-
tingen na opgelegd door het gedeelte
S 379.

11.2.1.2. IN DE KAST BEVINDEN ZICH GEEN ENKELVOUDIGE
OF SAMENGESTELDE FORMULIEREN S 422 (1).

De bestuurder past de beschikkingen toe voorzien onder
punt 11.2.1.1.

- (1) Als het formulier S 422 gecombineerd is met een formulier S 379,
is een model van dat gecombineerd formulier aangebracht op de
binnenkant van de kast; dit model-formulier is afgeboord met
twee rode strepen die op de wand van de kast zijn geschilderd.

Bovendien:

- als de kast het model van een gecombineerd formulier (S 422 + S 379) bevat, schrijft de bestuurder op zijn verslag de gegevens van het modelformulier over onder de volgende vorm:

”sein ..., telefoon gestoord — geen formulieren”

”lijn n^r O.W. afstandspunt”

”lijn n^r O.W. afstandspunt”;

de bestuurder handelt afsof de betrokken O.W. zou(den) gesignaleerd zijn met een sein SF O⁵;

- als in de kast twee rode strepen erop wijzen dat het modelformulier verdwenen is, beperkt de bestuurder de maximumsnelheid van de voorgeschreven rit op het zicht tot 20 km/h en hij handelt, tot aan de voet van het volgend groot STOPsein, alsof al de O.W., waarvóór een identificatiebord staat, zouden gesignaleerd zijn met een sein SF O⁵.

11.2.2. DE KAST MET RODE LETTER T BEVAT EEN PLAK-BRIEFJE WAAROP DE LIGGING VAN DE SEINPOST IS AANGEGEVEN.

Het plakbriefje, dat aangebracht is op de binnenkant van de deur van de telefoonkast, geeft de afstand op van het te overschrijden sein tot de seinpost, die dat sein bedient, alsmede de richting die moet gevolgd worden om deze post te bereiken (fig. 15).

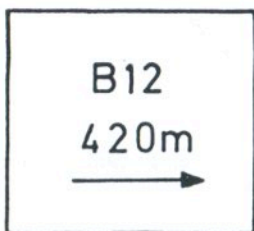


Fig. 15.

Om een dergelijk sein te mogen overschrijden moet de bestuurder zich vooraf,

- hetzij, te voet naar de seinpost begeven;
- hetzij, per telefoon in verbinding stellen met de seingever door middel van een andere telefoon.

Onder andere telefoon verstaat men:

- hetzij een reserve-telefoon (fig. 16); deze telefoon die rechtstreeks verbonden is met de seinpost, bevindt zich in een kast waarop, aan de buitenkanten in het rood de letters T_R zijn aangebracht;
- hetzij de telefoon van een naburig sein dat bediend wordt door de post die ook het sein bedient dat moet overschreden worden;
- hetzij een alarmtelefoon (TAL), die in verbinding staat met de regelaar, welke slechts als tussenpersoon kan optreden als in de kast een plakbriefje is aangebracht zoals afgebeeld met fig. 18.

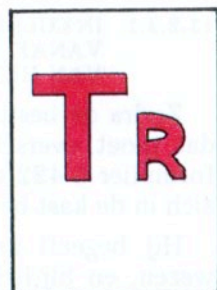


Fig. 16.

In die gevallen staat op het plakbriefje afgebeeld met fig. 15 ook een aanduiding die op de aanwezigheid van die andere telefoon wijst (figuren 17, 18 en 19).

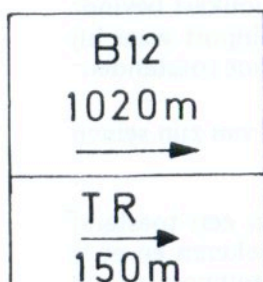


Fig. 17.

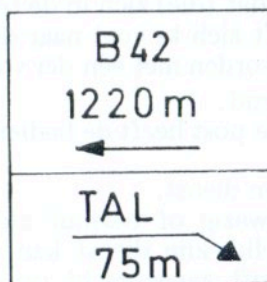


Fig. 18.

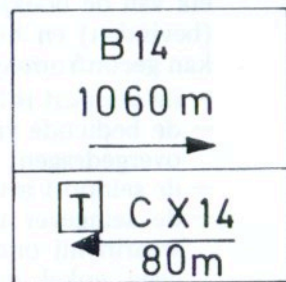


Fig. 19.

Als de pijl gebroken is moet men het spoor oversteken om de aangewezen telefoon te bereiken.

Boekje hlt

3. VI.

Bladz. 42.

11.2.2.1. INVULLEN VAN HET OVERSCHRIJDINGSBEVEL VANAF EEN TELEFOON DIE NIET DE TELEFOON IS VAN HET SEIN DAT MOET OVERSCHREDEN WORDEN.

Zodra de bestuurder vaststelt dat de telefoon van het sein, dat moet overschreden worden, gestoord is, neemt hij een formulier S 422 uit het (of uit elk van de) boekje(s) dat (die) zich in de kast bevindt (bevinden).

Hij begeeft zich naar de andere telefoon, die is aange-
wezen, en hij licht zijn correspondent in van het feit dat de
telefoon, van het te overschrijden sein, gestoord is.

Hij laat de seingever bevestigen dat hij wel degelijk begre-
pen heeft dat de bestuurder een andere telefoon gebruikt
dan die van het sein, dat moet overschreden worden.

Het overschrijdingsbevel wordt vervolgens afgeleverd
overeenkomstig de beschikkingen van punt 10.2.3.

De niet gebruikte formulieren worden geannuleerd en bij
het verslag gevoegd.

11.2.2.2. DE BESTUURDER BEGEEFT ZICH TE VOET NAAR DE SEINPOST.

De bestuurder neemt een formulier S 422 uit het (of uit
elk van de boekje(s) dat (die) zich in de telefoonkast bevindt
(bevinden) en begeeft zich te voet naar de seinpost waar hij
kan geconfronteerd worden met één der volgende toestanden:

- de seinpost is bediend;
- de bediende van de post heeft de bediening van zijn seinen
overgedragen;
- de seinpost is buiten dienst;
- de seingever is afwezig of bevindt zich in een toestand
waarin hij onmogelijk zijn dienst kan verzekeren en er is
geen enkel opschrift aangebracht op de seinpost of de
aanduidingen van dat opschrift zijn niet geldig.

Als hij zich te voet naar de seinpost moet begeven ver-
meldt de bestuurder op zijn verslag of de seingever al dan niet
aanwezig is.

Als de seingever afwezig is, schrijft de bestuurder de
gegevens van het opschrift, dat op de seinpost aangebracht is,
over op zijn verslag.

11.2.2.2.1. De seinpost is bediend.

Als het stopsein moet overschreden worden levert de stationschef of de bedienaar van de post een overschrijdingsbevel af aan de bestuurder; als de omstandigheden zulks vergen ontvangt de bestuurder een bevel tot rijden op het zicht (S378) en / of een bevel SF05 (S379). De stationschef of de bedienaar van de post maakt de formulieren die de bestuurder uit de kast van het sein genomen heeft ongeldig; de bestuurder voegt de ongeldig gemaakte formulieren bij zijn verslag.

11.2.2.2.2. De bediening der seinen is overgedragen aan een andere post.

a) Er is een opschrift aangebracht op de seinpost.

Dit opschrift vermeldt de tijdspanne tijdens dewelke de bediening der seinen is overgedragen aan een andere post. In de nabijheid van de seinpost die de bediening der seinen heeft overgedragen kan een reservetelefoon opgesteld zijn.

Als er geen reservetelefoon is noch om 't even welke andere mogelijkheid tot telefonische verbinding met de seinpost, die het sein werkelijk bedient, begeeft de bestuurder zich te voet naar deze post en hij handelt zoals voorzien onder punt 11.2.2.2.1.

Voorbeeld.

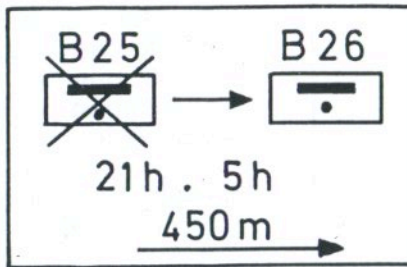


Fig. 20.

Het opschrift van fig. 20 betekent dat de bediening der seinen van post 25 overgedragen is aan post 26 tussen 21 h en 5 h; post 26 bevindt zich op 450 meters in de richting aangeduid door de pijl.

- b) Dat opschrift kan aangevuld zijn met de afbeelding van een zwarte pijl op een witte ondergrond en met de identiteit van het (de) sein(en) waarop hij betrekking heeft.

Voorbeeld.

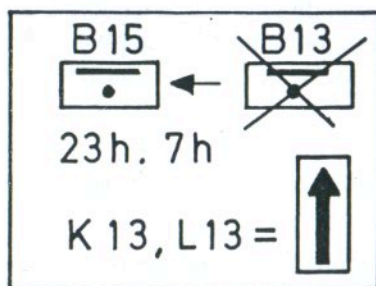


Fig. 21.

Het opschrift, afgebeeld met fig. 21 betekent dat, tussen 23 h en 7 h, de seinen K 13 en L 13 moeten overschreden worden overeenkomstig de beschikkingen van punt 11.2.1.1.

11.2.2.2.3. De seinpost is buiten dienst.

- a) Blokstelsel met gesloten spoor.

Een opschrift zoals afgebeeld met figuur 22 is op de seinpost aangebracht.

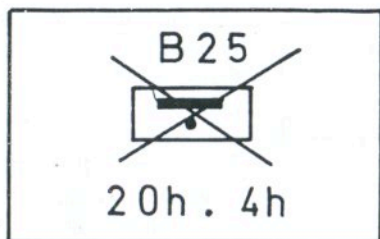


Fig. 22.

Tijdens de erop vermelde tijdspanne betekent de aanwezigheid van dit opschrift dat de seinpost buiten dienst is en dat het sein zonder verdere formaliteiten mag overschreden worden.

Het opschrift dat op de seinpost is aangebracht kan evenwel vermelden dat bepaalde seinen moeten beschouwd

worden als seinen AP of BP (figuur 23), die moeten overschreden worden overeenkomstig de beschikkingen van art. 15.

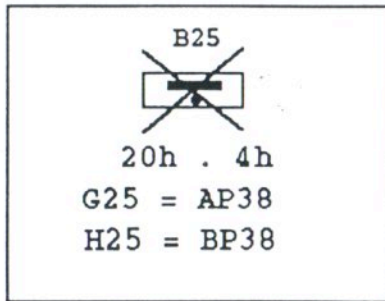


fig. 23

b) Blokstelsel met open spoor.

Een opschrift, zoals afgebeeld met figuur 24, is aangebracht op de seinpost. Gedurende de erop vermelde tijdsspanne, betekent de aanwezigheid van dit opschrift dat de seinpost buiten dienst is en dat de seinen waarvan de identiteit op het opschrift vermeld is, moeten beschouwd worden als permissieve seinen, die te overschrijden zijn na het invullen van het formulier S421 (enkelvoudig of gecombineerd), **dat zich in de kast met rode letter T van het sein bevindt**. De bestuurder voert de opdrachten van dit formulier uit.

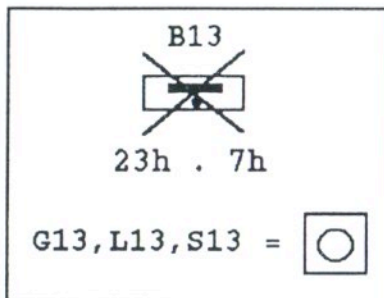
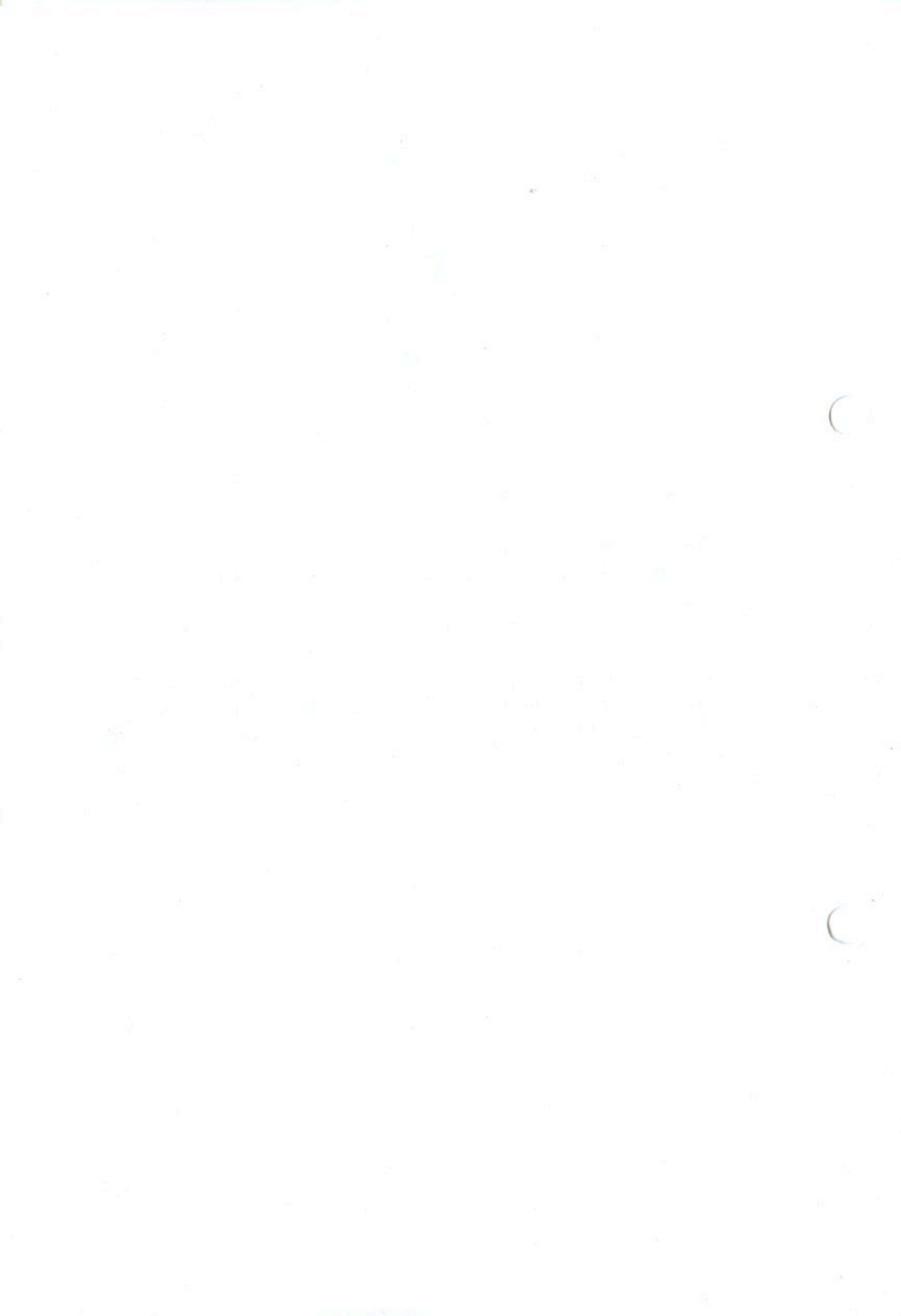


fig. 24



worden als seinen AP of BP (fig. 23), die moeten overschreden worden overeenkomstig de beschikkingen van art. 15.

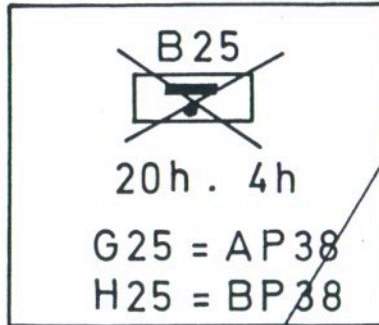


Fig. 23.

b) Blokstelsel met open spoor.

Een opschrift, zoals afgebeeld met fig. 24, is aangebracht op de seinpost. Gedurende de erop vermelde tijdspanne, betekent de aanwezigheid van dit opschrift dat de seinpost buiten dienst is en dat de seinen waarvan de identiteit op het opschrift vermeld is moeten beschouwd worden als hebbende een ontstoken overschrijdingslicht.

Na een formulier S 421 (enkelvoudig of gecombineerd) uit de kast met rode letter T van het sein te hebben genomen, past de bestuurder de beschikkingen toe die het voorwerp uitmaken van het tweede deel van dit hoofdstuk.

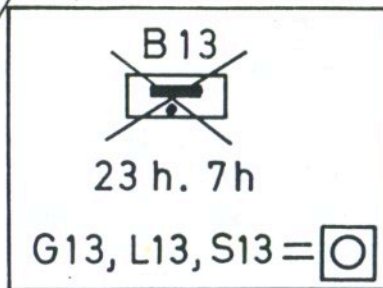


Fig. 24.

Boekje hlt

3. VI.

Bladz. 46.

Opmerking.

Men maakt gebruik van volgende code als de post meerdere dagen per week buiten dienst is op verschillende uren:

daags na een feestdag	1
dinsdag	2
woensdag	3
donderdag	4
vrijdag	5
zaterdag	6
feestdag	7
daags vóór een feestdag	7 - 1 (zeven min 1).

Voorbeeld voor een post die buiten dienst is tijdens volgende periodes:

- daags vóór een feestdag van 19 h 45 tot 24 h;
- de feestdagen van 0 h tot 24 h;
- daags na een feestdag van 0 h tot 7 h 45;

op het opschrift zijn, onder het pictogram, volgende vermeldingen aangebracht:

7 - 1	19 h 45	24 h
7	0 h	24 h
1	0 h	7 h 45

11.2.2.2.4. De seingever is afwezig of bevindt zich in de onmogelijkheid zijn dienst te verzekeren en er is geen enkel opschrift of de gegevens van het opschrift zijn niet van toepassing (1).

In dit geval tracht de bestuurder in verbinding te treden met een stationschef.

Als hij die kan bereiken is het die bediende die belast is met de nodige verrichtingen.

Als hij geen stationschef kan bereiken beschouwt de bestuurder zich als zijnde in nood.

(1) Voorbeeld: de bestuurder biedt zich op de seinpost aan buiten de tijdspanne die aangeduid is op het opschrift.

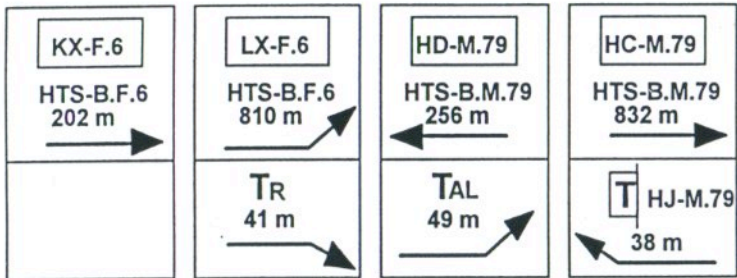
11.2.3 De kast met rode letter T bevat een plakbriefje waarop de ligging van de HTS-post is aangegeven.

Het plakbriefje, dat aangebracht is op de binnenkant van de deur van de telefoonkast, verwijst naar de HTS-post waartoe het sein behoort en geeft de afstand op van het te overschrijden sein tot deze post.

Een HTS-post bevindt zich ofwel in een stationsgebouw of wordt gevormd door een kast met telefoon opgesteld langsheen de sporen; de identiteit van de HTS-post is in wit opschrift op blauwe achtergrond op de post aangebracht.

Onderaan het plakbriefje kan ook een verwijzing naar een andere telefoon voorkomen.

Voorbeelden van plakbriefjes in de kasten met rode letter T



Als de pijl gebroken is moet men het spoor oversteken om de aangewezen HTS-post of telefoon te bereiken.

Vooraleer een dergelijk sein te mogen overschrijden, moet de bestuurder een formulier S422 nemen uit het (of uit elk van de) boekje(s) dat (die) zich in de telefoonkast bevindt (bevinden) en zich:

- hetzij, te voet naar de telefoon begeven die aangegeven is onderaan het plakbriefje en de onderrichtingen van het artikel 11.2.2.1 toepassen;
- hetzij, te voet naar de HTS-post begeven en de hiernavolgende onderrichtingen toepassen:
 - indien de verantwoordelijke bediende T aanwezig is in de HTS-post, handelt de bestuurder op dezelfde wijze als voorzien is in het artikel 11.2.2.2.1;

- indien er geen verantwoordelijke bediende T aanwezig is aan de HTS-post, gebruikt de bestuurder de telefoon van de HTS-post om in contact te komen met de hoofdpst; deze telefoon bevindt zich in een kast die gemerkt is met de identiteit van de HTS-post.

Wanneer de verantwoordelijke bediende van de hoofdpst de bestuurder inlicht dat het sein in gesloten stand moet overschreden worden, vervult de bestuurder de overschrijdingsformaliteiten op dezelfde wijze als voorzien in artikel 11.2.2.1 .

12. OVERSCHRIJDEN VAN GROTE NIET-PERMISSIEVE STOPSEINEN, DIE NIET UITGERUST ZIJN MET EEN TELEFOONKAST.

Omwille van de nabijheid van de seinpost waardoor ze worden bediend zijn deze seinen niet voorzien van een telefoonkast.

Zodra de beweging stilstaat gaat de bestuurder na of er op de mast van het sein, op manshoogte, en langs de kant van het spoor, een witte pijl en een wit getal is aangebracht op een zwarte ondergrond.

12.1. Op de mast van het sein staan een witte pijl en een wit getal op een zwarte ondergrond (fig. 8).

De pijl geeft de richting aan van de post; het getal geeft de afstand op, in meters, die moet doorlopen worden om die post te bereiken.

Als, na verloop van vijf minuten hem geen overschrijdingsbevel werd afgeleverd begeeft de bestuurder zich te voet naar de seinpost tenzij hij vaststelt dat de volgende sectie bezit is.

Als de bestuurder evenwel weet of vaststelt dat het sein, wegens een storing, niet kan geopend worden begeeft hij zich onmiddellijk te voet naar de seinpost.

Op de seinpost aangekomen, handelt de bestuurder zoals voorzien onder de n^{rs} 11.2.2.2.1. tot 11.2.2.2.4.

12.2. Op de mast van het sein bevindt zich geen witte pijl en geen wit getal op een zwarte ondergrond.


De bestuurder wacht ter plaatse op:




- hetzij, het openen van het sein;
- hetzij, het persoonlijk overhandigen van een overschrijdingsbevel.

12.3. Persoonlijk overhandigen van een formulier S 422 (1).
Op de kant van het formulier S 422 die moet gebruikt

ARS - RGS IV-II

S 422 **(B)**

**OVERSCHRIJDINGS-
BEVEL**  **ORDRE DE
FRANCHISEMENT**

SSP N° PSS N°	Sein Signal	Beweging N° Mouvement N°	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
		 km/h
KLEINE BEWEGING - PETIT MOUVEMENT			(1)
TEGENSPOOR - CONTRE-VOIE			(1)
ZONDER VASTE SEINEN - SANS SIGNAUX FIXES			
Tot			
MET VASTE SEINEN	Jusqu'à		
AVEC SIGNAUX FIXES	Voorzien bij BAV n°	Niet voorzien bij BAV Non prévue par ACA	
	Prévue par ACA n°	Tijdelijke snelheidsbeperking Réduction temporaire de vitesse	
		van tot de à	
			
HERNEMEN V/H NORMAAL SPOOR - REPRIS DE LA VOIE NORMALE			(1)
SPOOR BUITEN DIENST - VOIE HORS SERVICE			(1)
Tussen en			
Entre et			
			(1)
De opsteller van het bevel Le rédacteur de l'ordre		Datum Date	Uur Heure

(1) Het overbodige vak doorhalen - gebeurlijk aanvullen. Barrer les cases inutiles - compléter éventuellement.

Bewaringstermijn: 3 maand - Délai de garde: 3 mois.

(1) Bij gebrek aan voorgeschreven formulieren mag de bediende, die het overschrijdingsbevel aflevert, dat bevel op het verslag van de bestuurder schrijven.

worden staat een pictogram dat een hand voorstelt die het document aflevert.

De bediende die het bevel aflevert brengt er volgende gegevens op aan:

- het nummer van de lijn dat op het titelblad staat van het SSP waarop de seinpost voorkomt die het sein bedient;
- de identiteit van het sein;
- het nummer van de beweging;
- de snelheid die toegelaten is afwaarts van het sein (zie voetnoot (1) op bladz. 16);
- datum en uur, zijn naam en handtekening;
- eventuele bijkomende aanduidingen.

Als de bediende die het bevel aflevert de vermelding "kleine beweging" niet heeft doorgehaald, moet het sein worden overschreden in kleine beweging. Als die vermelding daarentegen wel is doorgehaald, moet het sein overschreden worden in grote beweging.

Als de bediende die het bevel aflevert de vermelding "tegenspoor" niet heeft doorgehaald, wordt het overschrijdingsbevel afgeleverd voor de toegang tot het tegenspoor of voor het voortzetten van de rit op tegenspoor.

Het bolletje in het vierkantje onder de vermelding "met vaste scinen" is zwartgemaakt als het afwaartse baanvak uitgerust is met vaste tegenspoorseinen.

Als het afwaartse baanvak niet uitgerust is met vaste tegenspoorseinen is het bolletje zwartgemaakt in één der twee vierkantjes die onder de vermelding "zonder vaste seinen" staan; in dit geval is het formulier aangevuld met:

- de plaats waar het hernemen van het normaal spoor voorzien is;
- het nummer van het B.A.V. als de rit op tegenspoor voorzien is met een B.A.V.;
- de tijdelijke snelheidsbeperkingen tot minder dan 60 km/h als de rit op tegenspoor niet voorzien is met een B.A.V.

Boekje hlt

3. VI.

Bladz. 50.

Als de bediende die het bevel aflevert de vermelding "hernemen van normaal spoor" niet doorgehaald heeft, laat het overschrijdingsbevel toe het normaal spoor te hernemen.

Als de bediende die het bevel aflevert de vermelding "spoor buiten dienst" niet doorgehaald heeft moet deze rubriek aangevuld zijn met de afstandspunten en de identiteit van de seinen die het buiten dienst gesteld baanvak begrenzen alsmede met de namen der stations of vertakkingen waar die seinen zich bevinden.

Alvorens een stopsein te overschrijden waarvoor hem een overschrijdingsbevel werd overhandigd moet de bestuurder er alle aanduidingen van nazien en eventueel een formulier eisen dat correct is ingevuld.

Opmerkingen.


- Als meerdere opdrachten de verplichting opleggen verschillende maximumsnelheden te eerbiedigen moet de laagste van de maximumsnelheden geëerbiedigd worden.
- Als het bevel S 422 afgeleverd wordt voor een stopsein (enkelvoudig of gecombineerd) dat gevolgd is door een ander stopsein, moet dit laatste worden beschouwd als zijnde gesloten.


12.4. Voorbeelden van invullen van de formulieren S 422 die persoonlijk overhandigd worden.

12.4.1. S 422 AFGELEVERD VOOR HET Overschrijden VAN SEIN IN GROTE BEWEGING.

ARS - RGS IV-II

S 422 **(B)**

OVERSCHRIJDINGS-BEVEL  **ORDRE DE FRANCHISSEMENT**

SSP N° PSS N°	Sein Signal	Beweging N° Mouvement N°	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
36	F 20	5812 km/h
KLEINE BEWEGING - PETIT MOUVEMENT			(1)
TEGENSPOOR - CONTRE-VOIE			(1)
ZONDER VASTE SEINEN - SANS SIGNAUX FIXES			
Tot			
MET VASTE SEINEN		Jusqu'à	
AVEC SIGNAUX FIXES		Prévue par ACA	Niet voorzien bij BAV Non prévue par ACA
		n°	Tijdelijke snelheidsbeperking Réduction temporaire de vitesse
		n°	van tot
		 km/h de à
HERNEMEN V/H NORMAAL SPOOR - REPRISÉ DE LA VOIE - NORMALE			
(1)			
SPOOR BUITEN DIENST - VOIE HORS SERVICE			
Tussen en			
Entre et			
(1)			
De opsteller van het bevel Le rédacteur de l'ordre		Datum Date	Uur Heure
De Greef. 		18.02.82	13 56


(1) Het overbodige vak doorhalen - gebeurlijk aanvullen. Barrer les cases inutiles - compléter éventuellement.

Bewaringstermijn: 3 maand - Délai de garde: 3 mois.

12.4.2. S 422 AFGELEVERD VOOR HET Overschrijden VAN
EEN SEIN IN KLEINE BEWEGING.

ARS - RGS IV-II


(1) Het overbodige vak doorhalen - gebeurlijk aanvullen. Barrer les cases inutilles - compléter éventuellement.

S 422		(B)			
OVERSCHRIJDINGS- BEVEL			ORDRE DE FRANCHISSEMENT		
SSP N° PSS N°	Sein Signal	Beweging N° Mouvement N°	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée		
36	D 13	4459 km/h		
KLEINE BEWEGING - PETIT MOUVEMENT					(1)
TEGENSPOOR - CONTRE-VOIE					(1)
ZONDER VASTE SEINEN - SANS SIGNAUX FIXES					
Tot					
MET VASTE SEINEN		Jusqu'à		Niet voorzien bij BAV Non prévue par ACA	
AVEC SIGNAUX FIXES		Voorzien bij BAV n°		Tijdelijke snelheidsbeperking Réduction temporaire de vitesse	
Prévue par ACA n°		van		tot	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	 km/h de à	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	
HERNEMEN V/H NORMAAL SPOOR - REPRISSE DE LA VOIE- NORMALE					(1)
SPOOR BUITEN DIENST - VOIE hors SERVICE					(1)
Tussen en					(1)
Entre et					(1)
De opsteller van het bevel Le rédacteur de l'ordre		Datum Date		Uur Heure	
Vandenbergh VDA		18.02.82		9 ³⁷	




Bewaringstermijn: 3 maand - Délai de garde: 3 mois.

12.4.3. S 422 AFGELEVERD VOOR HET Overschrijden van een sein met TOEGANG TOT OF VOORTZETTING VAN DE BEWEGING OP HET TEGENSPoor uitgerust met vaste tegenspoorseinen.

ARS - RGS IV-II

S 422 **(B)** 

OVERSCHRIJDINGS-BEVEL **ORDRE DE FRANCHISSEMENT**

SSP N ^r PSS N ^o	Sein Signal	Beweging N ^r Mouvement N ^o	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
36	F 20	5808	40 km/h
KLEINE BEWEGING - PETIT MOUVEMENT			(1)
TEGENSPoor - CONTRE-VOIE			(1)
ZONDER VASTE SEINEN - SANS SIGNAUX FIXES			
Tot			
MET VASTE SEINEN		Jusqu'à	
Avec SIGNAUX FIXES		Voorzien bij BAV n ^r	Niet voorzien bij BAV Non prévue par ACA
		Prévues par ACA n ^o	Tijdelijke snelheidsbeperking Réduction temporaire de vitesse
			van km/h tot à
			
HERNEMEN VAN NORMAAL SPOOR - REPRIS DE LA VOIE NORMALE			(1)
SPOOR BUITEN DIENST - VOIE HORS SERVICE			(1)
Tussen en			
Entre et			
			(1)
De opsteller van het bevel Le rédacteur de l'ordre	Datum Date	Uur Heure	
<i>Pauwels</i>	19.02.82	953	



(1) Het overbodige vak doorhalen - gebeurlijk aanvullen. Barrer les cases inutiles - compléter éventuellement.

Bewaringstermijn: 3 maand - Délai de garde: 3 mois.

Boekje hlt
3. VI.
Bladz. 54.

12.4.4. S 422 AFGELEVERD VOOR HET Overschrijden van een sein met toegang tot of voortzetting van de beweging op het tegenspoor, dat niet uitgerust is met vaste tegenspoorseinen; dat verkeer is voorzien met een B.A.V.

ARS - RGS IV-II

S 422	(B)		
OVERSCHRIJDINGS- BEVEL		ORDRE DE FRANCHISSEMENT	
SSP N ^r PSS N ^o	Sein Signal	Beweging N ^r Mouvement N ^o	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
25	F4	2993	20 km/h
KLEINE BEWEGING - PETIT MOUVEMENT			(1)
TEGENSPOOR - CONTRE-VOIE			(1)
ZONDER VASTE SEINEN - SANS SIGNAUX FIXES			
Tot			
Jusqu'à <i>Muizen</i>			
MET VASTE SEINEN	Voorzien bij BAV n ^r <i>27...B.110/82</i>	Niet voorzien bij BAV Non prévue par ACA	
AVEC SIGNAUX FIXES	Prévue par ACA n ^o	Tijdelijke snelheidsbeperking Réduction temporaire de vitesse	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	van tot de à	
HERNEMEN V/H NORMAAL SPOOR - REPRISSE DE LA VOIE NORMALE			(1)
SPOOR BUITEN DIENST - VOIE HORS SERVICE			(1)
Tussen en			
Entre et			
.....			(1)
De opsteller van het bevel Le rédacteur de l'ordre		Datum Date	Uur Heure
<i>Lauwers</i> 		<i>18.02.82</i>	<i>17 56</i>

(1) Het overbodige vak doorhalen - gebeurlijk aanvullen. - Barrer les cases inutiles - compléter éventuellement.

Bewaringstermijn: 3 maand - Délai de garde: 3 mois.

- 12.4.5. S 422 AFGELEVERD VOOR HET Overschrijden van een sein met TOEGANG TOT OF VOORTZETTING VAN DE BEWEGING OP HET TEGENSPoor, DAT NIET UITGERUST IS MET VASTE TEGENSPoorSEINEN; DAT VERKEER IS NIET VOORZIEN MET EEN B.A.V.

ARS - RGS IV-II

(1) Het overbodige vak doorhalen - gebeurlijk aanvullen. Barrer les cases inutiles - compléter éventuellement.


S 422		(B)			
OVERSCHRIJDINGS-BEVEL			ORDRE DE FRANCHISSEMENT		
SSP N° PSS N°	Sein Signal	Beweging N° Mouvement N°	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée		
25	W 9	677	...20... km/h		
KLEINE BEWEGING - PETIT MOUVEMENT (1)					
TEGENSPoor - CONTRE-VOIE (1)					
ZONDER VASTE SEINEN - SANS SIGNAUX FIXES					
Tot					
Jusqu'à ... <i>Kontich</i> ...					
MET VASTE SEINEN		Voorzien bij BAV n°		Niet voorzien bij BAV Non prévue par ACA	
AVEC SIGNAUX FIXES		Prévue par ACA n°		Tijdelijke snelheidsbeperking Réduction temporaire de vitesse	
					
40 km/h van de <i>34.039</i> tot <i>33320</i>					
HERNEMEN V/H NORMAAL SPOOR - REPRIS DE LA VOIE NORMALE (1)					
SPOOR BUITEN DIENST - VOIE HORS SERVICE (1)					
Tussen en					
Entre ... et ...					
(1)					
De opsteller van het bevel Le rédacteur de l'ordre		Datum Date		Uur Heure	
<i>De Decker</i> 		<i>17.02.82</i>		<i>8 50</i>	

Bewaringstermijn: 3 maand - Délai de garde: 3 mois.

12.4.6. S 422 AFGELEVERD VOOR HET Overschrijden VAN EEN SEIN MET TOEGANG TOT EEN TIJDELIJK BUITEN-DIENSTGESTELD SPOOR.

ARS - RGS IV-II

(1) Het overbodige vak doorhalen - gebeurlijk aanvullen. Barrer les cases inutiles - compléter éventuellement.

S 422		(B)		
OVERSCHRIJDINGS- BEVEL		ORDRE DE FRANCHISSEMENT		
SSP N° PSS N°	Sein Signal	Beweging N° Mouvement N°	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée	
50A	H43	96403 km/h	
KLEINE BEWEGING - PETIT MOUVEMENT				(1)
TEGENSPOOR - CONTRE-VOIE				(1)
ZONDER VASTE SEINEN - SANS SIGNAUX FIXES				
Tot				
Jusqu'à				
MET VASTE SEINEN		Voorzien bij BAV Niet voorzien bij BAV		
AVEC SIGNAUX FIXES		Non prévue par ACA Tijdelijke snelheidsbeperking		
Prévue par ACA		Réduction temporaire de vitesse		
n°		van tot		
..... km/h		de à		
HERNEMEN V/H NORMAAL SPOOR - REPRISSE DE LA VOIE NORMALE				
(1)				
SPOOR BUITEN DIENST - VOIE HORS SERVICE				
Tussen Tegenpoorsein DX 43 en Sein E40 (62560)				
Entre ... <i>DX 43</i> ... <i>Aalter</i> ... et ... <i>Landegem</i> ...				
(1)				
De opsteller van het bevel Le rédacteur de l'ordre		Datum Date	Uur Heure	
<i>De Muydt</i>		<i>19.02.82</i>	<i>8 10</i>	

Bewaringstermijn: 3 maand - Délai de garde: 3 mois.

13. AFLEVEREN VAN OVERSCHRIJDINGSBEVELEN VOOR VERWIJDERDE STOPSEINEN.

Een stationschef mag aan de bestuurder persoonlijk (een) overschrijdingsbevel(en) overhandigen voor één (meerdere) verwijderd(e) sein(en) waarbij telkens één bevel afgeleverd wordt per sein.

Bij het invullen van een dergelijk bevel schrijft de stationschef:

- in het vakje zonder hoofding van het formulier S 422, de plaats van het stopsein waarvoor het wordt afgeleverd (station, afstandspunt, vertakking, ...);
- in het vakje "de opsteller van het bevel", zijn naam, zijn paraaf alsmede de naam van het station waar het bevel wordt afgeleverd.

Om te voorkomen dat een stopsein zou voorbijgereden worden, waarvoor hij geen overschrijdingsbevel zou gekregen hebben, moet de bestuurder altijd stoppen vóór al de gesloten stopseinen en de identiteit ervan nazien.

Een stationschef mag maar één enkel overschrijdingsbevel afleveren voor een verwijderd sein als, afwaarts van dat sein, de rit op het zicht en (of) het overschrijden van O.W. onder het regime SF 0⁵ word(t)(en) opgelegd.

Boekje hlt

3. VI.

Bladz. 58.

VIERDE DEEL.

OVERSCHRIJDEN VAN SEINEN DIE GEEN GROTE STOPSEINEN ZIJN.

Onder seinen die geen grote stopseinen zijn, verstaat men:

- het klein stopsein;
- het vereenvoudigd stopsein;
- het "Grenssein kleine beweging";
- het stophandsein.

14. OVERSCHRIJDEN VAN EEN KLEIN STOPSEIN, VAN EEN "GRENSSSEIN KLEINE BEWEGING", VAN EEN STOPHANDSEIN, VAN EEN VEREENVOUDIGD STOPSEIN DAT GEEN AP OF BP SEIN IS.

Het overschrijden van die seinen vereist het afleveren van een formulier S 422.

Dat overschrijdingsbevel wordt normaal persoonlijk overhandigd.

Bepaalde kleine stopseinen en bepaalde vereenvoudigde stopseinen zijn evenwel uitgerust met een telefoonkast. In dit geval kan het bevel S 422 per telefoon afgeleverd worden.

Het overschrijdingsbevel kan de aard der beweging niet wijzigen behalve in de twee hierna vermelde gevallen:

- het bevel dat afgeleverd wordt voor het overschrijden van een "Grenssein kleine beweging", opgesteld op een lokale lijn, kan, als de dienst E het nuttig oordeelt, het overschrijden in grote beweging toelaten;
- het bevel, afgeleverd voor het overschrijden van een handstopsein kan, afgezien van de aard der beweging die voor dat sein stilstaat, het overschrijden toestaan in "kleine" of in "grote" beweging.

Voor het overschrijden van een vereenvoudigd stopsein, geïdentificeerd door middel van (een) kleine letter(s), levert men aan de bestuurder een overschrijdingsbevel af voor het groot stopsein dat dezelfde identiteit draagt in hoofdletter(s) om het even of dit laatste sein open of gesloten is op het ogenblik dat het bevel wordt afgeleverd.

Dat overschrijdingsbevel is dan geldig voor de twee stopseinen.

In bepaalde instellingen valt het groot stopsein toe zodra het gesloten gebleven vereenvoudigd stopsein wordt overschreden.

15. **OVERSCHRIJDEN VAN DE VEREENVOUDIGDE STOPSEINEN, GEIDENTIFICEERD DOOR MIDDEL VAN DE LETTERS AP OF BP EN DIE GEKOPPELD ZIJN AAN DE AUTOMATISCHE WEGSIGNALISATIE VAN EEN OVERWEG.**

Op de mast van die seinen is een bord (fig. 25) aangebracht waarop, in het zwart op een witte ondergrond, is vermeld:

- de identiteit van het sein bestaande uit de letters AP of BP gevolgd door het (de) nummer(s) van de O.W. die door het sein afgedekt word(t)(en);
- een pijl met daaronder de vermelding "STOP SF 0^b".

Als het sein meerdere O.W. afdekt is op de mast bovendien een witte schijf aangebracht waarop een zwart cijfer dat het aantal afgedekte O.W. opgeeft.

Als het sein gesloten blijft op het ogenblik dat het bedieningspedaal overschreden wordt, mag de bestuurder, na te hebben gestopt, vóór het sein, dit laatste in gesloten stand overschrijden en al de door dat sein afgedekte O.W. overschrijden onder het regime SF 0^b.

Boekje hlt
3. VI.
Bladz. 60.

Hij schrijft de storing op zijn verslag en maakt er melding van in het eerst ontmoete station.



Fig. 25.

VIJFDE DEEL.

VERWITTIGINGSSEINEN EN STOPSEINEN DIE GEDOOFD, TWIJFELACHTIG OF BUITEN DIENST ZIJN.

16. SEIN DAT GEDOOFD IS.

Elk sein dat gedoofd is moet beschouwd worden alsof het het meest beperkend seinbeeld vertoont.

Als het een verwittigingssein betreft vermeldt de bestuurder het feit op zijn verslag en brengt het ter kennis van de chef van het eerste station waar hij stopt.

Als het een stopsein betreft is het overschrijden ervan ondergeschikt aan dezelfde formaliteiten als die welke voorzien zijn voor het overschrijden van dat sein in gesloten stand.

De bestuurder is normaal ingelicht over het bestaan van een gedoofd stop- of verwittigingssein :

— door volgende inschrijving op zijn verslag :

"sein gedoofd"

"signal éteint"

— door een **telefonische mededeling**, onder de volgende vorm :
"sein gedoofd — bestuurder geef mij uw **geboortedatum**"

"signal éteint — conducteur, donnez-moi votre date de naissance".

17. TWIJFELACHTIG SEIN.

Een twijfelachtig sein is een sein waarvan de bestuurder de aanduidingen niet duidelijk waarneemt of waarvan de aanduidingen niet reglementair zijn.

Onder twijfelachtig sein verstaat men, onder meer :

— een sein waarvan de bestuurder de aanduidingen niet duidelijk waarneemt omwille van atmosferische of andere omstandigheden;

Boekje hlt

3. VI.

Bladz. 62.

- een vertakkingsein dat openstaat voor een andere richting dan die welke moet gevolgd worden of dan die welke toegelaten is door een sein dat de toegang beveelt tot een afwijkingsreiweg;
- een sein waarvan de arm(en) of het (de) licht(en) een abnormaal seinbeeld of een abnormale opeenvolging van seinbeelden vertoont (vertonen) (een lichtsein dat even uitdooft om vervolgens hetzelfde seinbeeld te vertonen dient niet als twijfelachtig beschouwd);
- een sein waarvan het seinbeeld onverenigbaar is met het seinbeeld van het vorige sein.

Zowel voor een verwittigingsein als voor een stopsein moet de bestuurder op dezelfde wijze handelen als voor een gedoofd sein.

18. SEIN DAT BUITEN DIENST IS.

Een sein is buiten dienst als er een houten kruis op geplaatst is. De aanduidingen die dat sein eventueel zou vertonen, dienen als niet bestaande beschouwd.

ZESDE DEEL.

19. ONREGELMATIG OVERSCHRIJDEN VAN EEN STOPSEIN.

Het onregelmatig overschrijden van een stopsein wordt veroorzaakt:

- hetzij, door het ontijdig dichtzetten van dat sein; het betreft dan een signalisatie-incident;
- hetzij, door een fout van de bestuurder; in dit geval wordt het onregelmatig overschrijden van het stopsein "seinvoorbijrijding" genoemd.

Elke bediende, die zich op het konvooi bevindt en die vaststelt dat een stopsein onregelmatig overschreden wordt of gaat overschreden worden, en ziet dat de bestuurder niet alles in het werk stelt om de beweging tot stilstand te brengen, moet de noodstilstand van het konvooi teweegbrengen.

Als de bestuurder zich rekenschap geeft of ingelicht wordt van een onregelmatige overschrijding van een stopsein of van het risico van een dergelijke overschrijding doet hij de koplampen flikkeren en brengt hij zijn konvooi zo vlug mogelijk tot stilstand (1).

De bestuurder gaat na of zijn konvooi geen hinder vormt voor andere ritten. In bevestigend geval (ontsporing van een voertuig van het konvooi, bezetting van een gevaarlijk punt), verzekert de bestuurder de afdekking van de hinder, gevormd door zijn konvooi door de koplampen van het krachtvoertuig te laten flikkeren, door het ontsteken van de toorts met rode vlam en door het toepassen, rekening houdend met de omstandigheden, van de beschikkingen voorzien voor het afdekken van de hinder op de reglementaire afstand.

- (1) In elektrische tractie moeten de stroomafnemers worden neergelaten als de bestuurder vaststelt dat een vast stopsein of een handstopsein onregelmatig overschreden is of zal overschreden worden. De neergelaten stroomafnemers mogen maar terug opgelaten worden als de rit van het konvooi mag voortgezet worden.

Boekje hlt

3. VI.

Bladz. 64.

Als een sein voorbijgereden werd verwittigt de bestuurder het personeel van de Dienst E.S. of van de Dienst E.

Zodra zulks mogelijk is wordt de bestuurder vervangen.

Als hij het nodig oordeelt mag de bestuurder zelf zijn vervanging vragen.

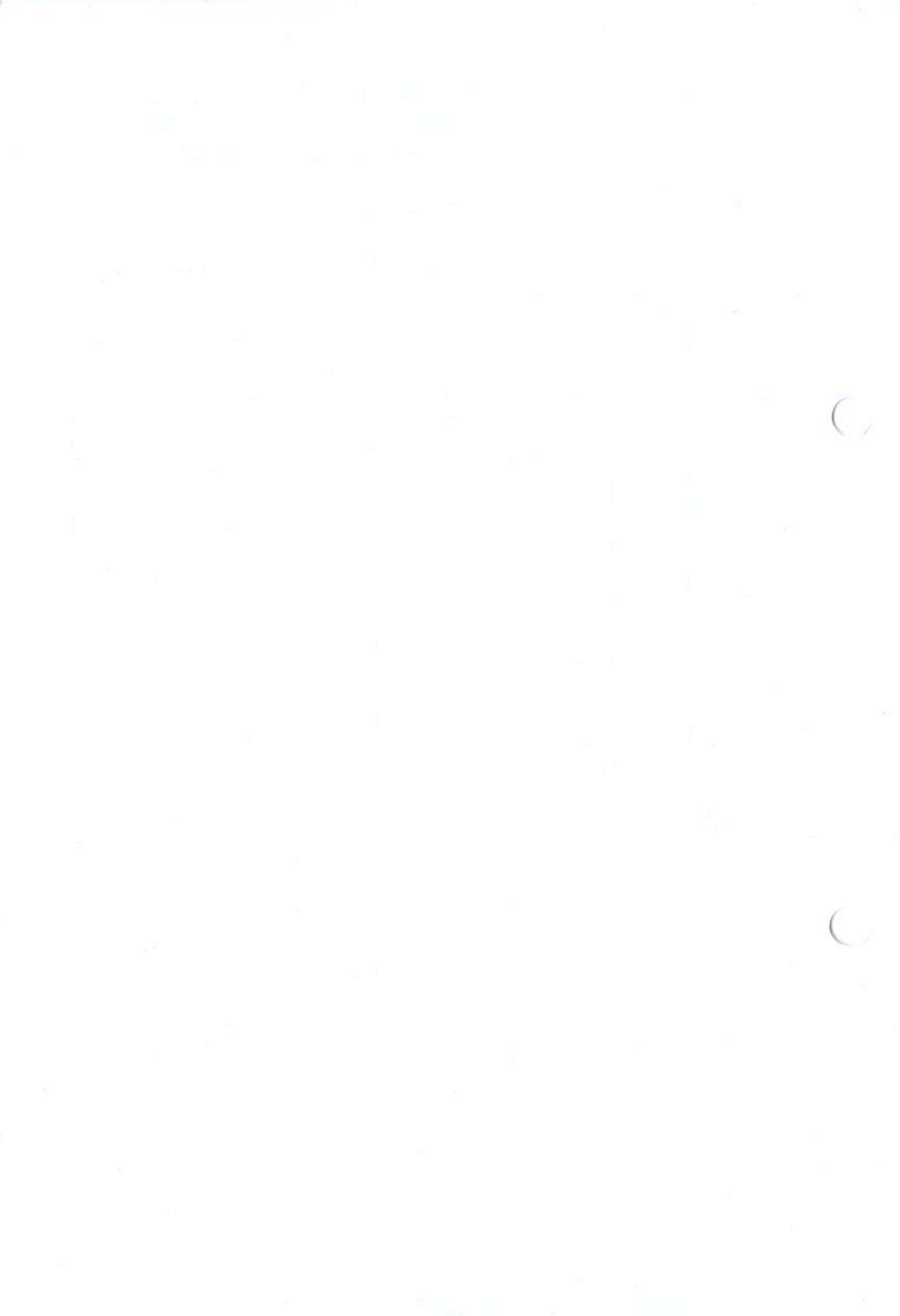
Het voortzetten van de rit is ondergeschikt aan het naleven van volgende voorschriften :

- als de bestuurder er zeker van is dat het sein, dat onregelmatig overschreden is, een permissief sein is, zet hij het parkoers voort in rit op het zicht met een maximumsnelheid van 20 km/h tot aan de voet van het volgend groot STOPsein waarvan hij de aanduidingen eerbiedigt. Hij overschrijdt de O.W. met identificatieplaat alsof zij zouden gesignaliseerd zijn met een bord SF 0⁵;
- als de bestuurder er niet zeker van is dat het sein, dat onregelmatig overschreden is, een permissief sein is, moet hij een overschrijdingsbevel krijgen; als het konvooi tot stilstand komt ver voorbij het onregelmatig overschreden sein kan het overschrijdingsbevel aan de bestuurder overgemaakt worden door tussenkomst van de bediende die een andere seinpost bedient of van de gewestelijke regelaar;
- als de bestuurder stopt opwaarts van een niet-permissief sein dat ontijdig gesloten werd, mag hij geen gevolg geven aan een heropenen van dat sein binnen een tijdspanne van minder dan 3 minuten; alsdan moet een overschrijdingsbevel worden geëist. Als het sein daarentegen heropend wordt na verloop van drie minuten, geeft de bestuurder gevolg aan dat open sein zonder andere formaliteiten.

**TABEL VAN DE VAN KRACHT ZIJNDE BIJVOEGSELS
BIJ HET BOEKJE HLT, DEEL 3, HOOFDSTUK VII,
UITGEGEVEN MET BERICHT 12 M/1986.**

Deze tabel vervangt elke vroeger uitgegeven tabel.

Nr. van het bijvoegsel	Nr. en jaar van het bericht	Nrs. van de vervangen en toegevoegde bladzijden	Gewijzigde tekst	Opmerkingen
1	2	3	4	5
1	37 T	Bladz. 3 van de inhoudstafel en bladz. 27 vervangen.	Nieuw artikel 18	



Wijzigingen aan te brengen aan het boekje HLT

De inhoudstafel zal later bij de heruitgave van het hoofdstuk VII aangepast worden.

De drie formulieren M376 die als eerste bladzijden geplaatst zijn in het boekje HLT deel 3 moeten vernietigd en vervangen worden door drie formulieren E376 en drie formulieren E377.

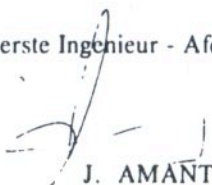
De hierna volgende punten moeten doorgestreept worden in deel 3, hoofdstuk VII (bericht 12M - aug.1986):

- de artikels 7. , 7.1. en 7.2. ;
- het artikel 8.;
- de laatste alinea van het artikel 9.1.(t.t.z.: de laatste 10 regels van de bladzijde 5 en de eerste 6 regels van de bladzijde 6);
- het artikel 9.2.;
- het artikel 12.;
- de titel en de eerste 3 regels van artikel 13. op bladzijde 10;
- de titel en de eerste 9 regels van artikel 15. op bladzijde 14;
- de titel en de eerste 3 regels van artikel 16. op bladzijde 16;
- de eerste 4 regels van bladzijde 17.

De nieuwe bladzijden moeten als volgt bij het hoofdstuk VII gevoegd worden:

- de bladzijden 4a, 4b, 4c en 4d invoegen tussen de bladzijden 4 en 5;
- de bladzijden 6a, 6b, 6c en 6d invoegen tussen de bladzijden 6 en 7;
- de bladzijden 10a en 10b invoegen tussen de bladzijden 10 en 11;
- de bladzijden 15 en 16 uitnemen en vervangen door de nieuwe bladzijden 15, 16, 16a, 16b, 16c en 16d;
- de nieuwe bijlagen III en IV na de bijlagen I en II plaatsen.

De Eerste Ingenieur - Afdelingschef



J. AMANT

DEPARTEMENT TRANSPORT

Bureau 10.421

sectie 95

☎ 911/2197

📁 T421/590.0/3.VII

DG/PS

Brussel, 06/11/1996

Bericht nr. 941 te plaatsen in het orderboek nr. 3 van het besturingspersoneel en aan elke bestuurder uit te reiken.

Uitreiking: Typelijst T10/081 + T10/085
+ reserve T10.402 : 50 ex.

De algemene factage mag deze onderrichting uitreiken zodra ze door de reproductiewerkplaats geleverd wordt.

Voorlopig bijvoegsel bij het boekje HLT, deel 3, hoofdstuk VII - artikels 8bis en 8ter

Doel

Dit voorlopig bijvoegsel wordt uitgegeven om, in afwachting van de vernieuwing van het boekje HLT 3.VII, het gebruik van de volgende formulieren in te voeren:

E 374 - Aanvraag voor de persoonsbeveiliging

Te gebruiken door de bestuurder vooraleer hij bewerkingen uitvoert in de nabijheid van de sporen waarbij zijn veiligheid in het gedrang kan komen.

E 375 - Bevel tot nazicht van de trein

Te gebruiken om de bestuurder opdracht te geven het konvooi na te zien en hem in te lichten over de genomen beveiligingsmaatregelen.

Aan te brengen wijzigingen

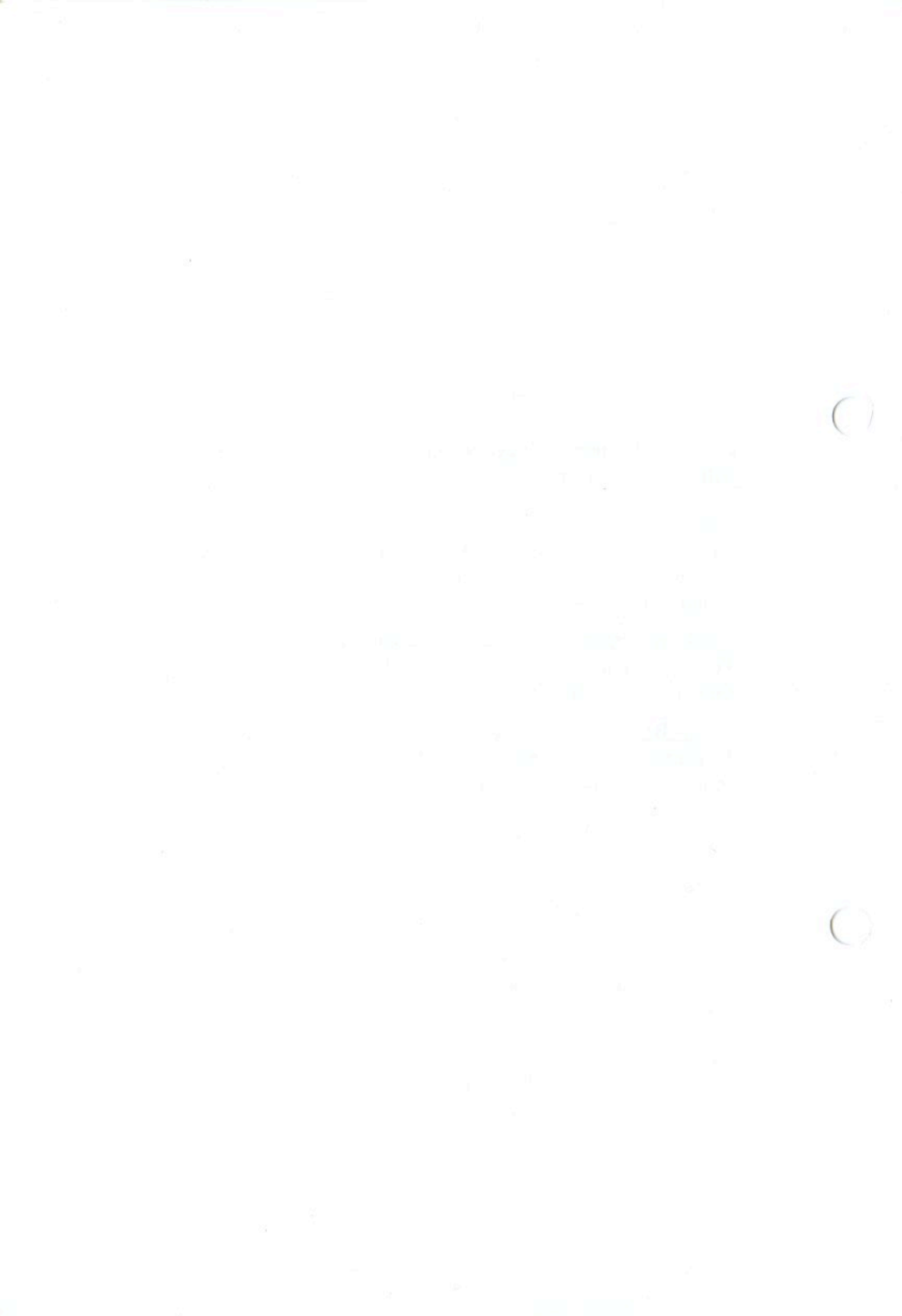
- de bladzijden 4c en 4d vervangen door de nieuwe bladzijden 4c en 4d;
- de nieuwe bladzijden 4e en 4f plaatsen na de bladzijde 4d;
- de nieuwe bijlagen V en VI na de bijlage IV klasseren;
- met de pen de titel van artikel 15.2 van het hoofdstuk VII vervolledigen met: "Zie eveneens artikel 8ter";
- 3 exemplaren van de formulieren E374 en E375 vooraan in het boekje HLT, deel 3 plaatsen.

Datum van toepassing:

Vanaf 01.01.1997 ; de formulieren E374 en E375 zullen tijdig ter beschikking gesteld worden van de bestuurders.

de hoofdingenieur - afdelingschef


J. AMANT



DEEL 3.

HOOFDSTUK VII.

INCIDENT — IN NOOD BLIJVEN — ONGEVAL.

Inhoudstafel.

Nrs. van de artikels		Bladz.
1.	ALGEMENE BESCHIKKINGEN	1
2.	TERMINOLOGIE	1
3.	STILSTAND VAN HET KONVOOI	2
4.	NAZICHT UIT TE VOEREN TIJDENS EEN ONVOORZIENE STILSTAND .	2
5.	MEDEDELING OVER TE MAKEN BIJ EEN TECHNISCH INCIDENT	3
6.	IN NOOD VERKLAREN	3
7.	INVULLEN EN OVERMAKEN VAN HET FORMULIER M 376	3
7.1.	Het konvooi wordt in nood verklaard . . .	3
7.2.	Het konvooi wordt niet in nood verklaard.	4
8.	AFDEKKEN VAN EEN KONVOOI DAT IN NOOD VERKEERT OF VAN EEN GEDEELTE VAN EEN KONVOOI DAT IN VOLLE BAAN ACHTERGELATEN WORDT	4

Boekje hlt.

3. VII.

Inhoudstafel.

Bladz. 2.

Nrs. van de artikels		Bladz.
9.	TERUG AANZETTEN	5
9.1.	Toelating	5
9.2.	Overschrijden van de overwegen	6
9.3.	Opwaarts wegvoeren	7
9.4.	Aanvullende bepalingen	7
10.	TOEGANG VAN DE HULPELEMEN- TEN TOT DE SECTIE DIE BEZET IS DOOR HET WEG TE VOEREN KON- VOOI	8
11.	DEFECT AAN DE CLAXON VAN HET KRACHTVOERTUIG	9
12.	DEFECT AAN DE PNEUMATISCHE OPHANGING VAN DE RIJTUIGEN DIE ERMEE UITGERUST ZIJN ..	10
13.	DEFECT AAN DE WITTE LICHTEN OP DE VOERTUIGEN	10
14.	DEFECT AAN DE RODE LICHTEN OP DE VOERTUIGEN	11
14.1.	Algemeenheden	11
14.2.	Nazicht van een konvooi dat beschouwd wordt als zijnde onvolledig	12
14.3.	Beveiliging van het verkeer op de naast- liggende sporen	13
14.4.	In orde stellen van de treineindsigna- lisatie	13

Nr. van de artikels		Bladz.
15.	WARME ASBUS	14
15.1.	De bestuurder heeft een rokende of zeer warme asbus ontdekt	15
15.2.	De bestuurder heeft geen enkele rokende of zeer warme asbus ontdekt maar heeft wel een anomalie vastgesteld die aanleiding heeft kunnen geven tot het vermoeden van een warme asbus	15
15.3	De bestuurder heeft geen enkele anomalie ontdekt	15
16.	AFDEKKEN VAN DE HINDERS	16
16.1.	De hinder bevindt zich in het bereden spoor ...	17
16.2.	De hinder bevindt zich in een naburig spoor ...	20
16.3.	Ontsporing van een konvooi bestaande uit één enkel krachtvoertuig	23
16.4.	Vermoeden van ontsparing	24
16.5.	Aanvullende beschikkingen	25
17.	BIJZONDERE MAATREGELEN TE TREFFEN BIJ EEN ONGEVAL OF EEN INCIDENT OVERKOMEN AAN EEN KONVOOI DAT GEVAARLIJKE GOEDEREN VERVOERT	26
18.	INLICHTEN VAN DE TREINCHEF BIJ EEN VERSTORING VAN HET REIZIGERS-VERKEER	27

Bijlage I : Alarmtelefoonkringen

Bijlage II : Gebruik van de telefoontoestellen die zich in de telefoonkasten bevinden en van de telefoontoestellen opgesteld in de keten van de automatische overwegen



HOOFDSTUK VIII. — INCIDENT — IN NOOD BLIJVEN — ONGEVAL.

1. ALGEMENE BESCHIKKINGEN.

In alle omstandigheden moet de bestuurder blijk geven van initiatief en, in het raam van de door de reglementering opgelegde voorschriften, de maatregelen treffen die nodig zijn om, in de mate van het mogelijke, elke belemmering van het verkeer der konvoeien te voorkomen. Als dergelijke belemmering zich voordoet moet hij zich inspannen om het herstel van de normale dienst te bespoedigen.

Bij belemmering van het verkeer berust de leiding der bewerkingen bij:

- de treinchef;
- de toezichtsbediende E. van zodra hij ter plaatse is.

De leiding van de bewerkingen van technische aard met betrekking tot het rollend materieel berust evenwel bij de bestuurder of bij de bevoegde bediende M. (depanneerder, schouwer, ...) van zodra deze ter plaatse is.

De bestuurder treft zo vlug mogelijk de nodige maatregelen om hulp te bieden aan de eventuele gekwetsten zonder evenwel het afdekken van de hinder te vertragen als de veiligheid van de rit van de andere konvoeien bedreigd is; voor het afdekken van de hinder of voor de hulpverlening vordert de bestuurder de hulp van elke bediende die ter plaatse is.

2. TERMINOLOGIE.

Een konvooi, dat stilstaat wegens een onvoorziene gebeurtenis, verkeert in nood als een bericht van in nood blijven door de bestuurder werd verzonden.

Boekje hlt.

3. VII.

Bladz. 2.

In dit hoofdstuk wordt de lijnregelaar of de stationschef aangeduid met de benaming **Verantwoordelijke bediende E.** De bestuurder kan met die bediende in verbinding treden door gebruik te maken van de boordradio of van een alarm-telefoontoestel (zie bijlage I). De telefoontoestellen die zich in de telefoonkasten of in de keten der automatische O.W. bevinden (zie bijlage II) laten de bestuurder toe in verbinding te treden met de verantwoordelijke bediende E., eventueel door bemiddeling van de seingever van een nabijgelegen seinpost.

3. STILSTAND VAN HET KONVOOI.

Het konvooi moet onmiddellijk tot stilstand gebracht worden als:

- een defect aan het rollend materieel of een hinder de veiligheid van de rit van het konvooi of van de andere konvooien in het gedrang brengt (behoudens de uitzondering voorzien in art. 16.2.2);
- het konvooi in aanrijding is gekomen met een persoon of een wegvoertuig;
- de bestuurder het nodig oordeelt.

Als de onmiddellijke stilstand van het konvooi niet vereist is tracht de bestuurder het konvooi tot stilstand te brengen op een plaats waar het verkeer der andere konvooien zo weinig mogelijk verstoord wordt en van waaruit het mogelijk is gemakkelijk in verbinding te treden met de verantwoordelijke bediende E.

Als de bestuurder de vorming van sneeuwbanken of een staat van het spoor vaststelt, die volgens hem een nazicht ervan rechtvaardigt, licht hij de verantwoordelijke bediende E. in door gebruik te maken van het snelste middel.

4. NAZICHT UIT TE VOEREN TIJDENS EEN ONVOORZIENE STILSTAND.

Bij elke onvoorziene stilstand die niet opgelegd wordt door een permissief sein verzekert de bestuurder er zich onmiddellijk vanuit de stuurcabine van of er zich niets abnormaals heeft voorgedaan aan het konvooi (rook, verplaatste lading, ...).

5. MEDEDELING OVER TE MAKEN BIJ EEN TECHNISCH INCIDENT.

In geval van technisch incident dat noch de veiligheid van het stilstaand konvooi noch de veiligheid van de rit der andere konvoeien in het gedrang brengt, tracht de bestuurder de verantwoordelijke bediende E. daarvan in te lichten voor zover de daartoe te ondernemen stappen geen tijdverlies van meer dan 5 minuten vergen. Daartoe mag de bestuurder de tussenkomst vragen van een andere bestuurder die zich aan boord van het konvooi bevindt of die van een bediende die het konvooi begeleidt.

6. IN NOOD VERKLAREN.

- Een stilstaand konvooi wordt in nood verklaard:
- onmiddellijk als blijkt dat het onmogelijk is de rit van het konvooi in zijn geheel verder te zetten zonder tussenkomst van hulpelementen;
 - na de tijdspanne vastgesteld door de verantwoordelijke bediende E. waarmede contact werd opgenomen; in principe mag die tijdspanne niet kleiner zijn dan vijftien minuten. Uitzonderlijk mag geëist worden dat het konvooi onmiddellijk in nood verklaard wordt;
 - na een tijdspanne van vijftien minuten als de mededeling omtrent het incident niet kon overgemaakt worden; de depanning wordt evenwel voortgezet als de bestuurder oordeelt het konvooi terug op gang te kunnen brengen binnen een bijkomend tijdsverloop dat korter is dan de tijd nodig om in verbinding te treden met de verantwoordelijke bediende E.

7. INVULLEN EN OVERMAKEN VAN HET FORMULIER M 376 (1).

7.1. Het konvooi wordt in nood verklaard.

De bestuurder vult de rubrieken 1 tot 4 (en eventueel de rubriek 7) van een formulier M 376 in en overhandigt het ingevuld formulier aan de verantwoordelijke bediende E. als deze zich ter plaatse bevindt.

- (1) Drie formulieren M 376 worden ondergebracht vooraan in het boekje hlt, delen 3 tot 6.

Boekje hlt.

3. VII.

Bladz. 4.

Is dit niet het geval dan maakt de bestuurder de volgende boodschap per radio of per telefoon over aan de verantwoordelijke bediende E.:

"Trein nr. (of rangering uitgevoerd met krachtvoertuig nr.) is in nood".

Hij maakt vervolgens de inlichtingen over aangebracht in de rubrieken 2 tot 4 (en eventueel 7) van het formulier M 376. Hij vult de rubriek 5 aan en voegt het formulier bij zijn verslag.

Bij gebrek aan communicatiemiddelen wordt het formulier M 376 overgemaakt per drager (andere bestuurder aan boord van het konvooi, begeleider, bestuurder van een ander konvooi, ...).

7.2. Het konvooi wordt niet in nood verklaard.

De bestuurder vult een formulier M 376 in (rubrieken 1 tot 3 en eventueel 7):

- als het konvooi slechts kan verder rijden op voorwaarde dat de naastliggende sporen vrij zijn tijdens de beweging (verhitte asbus, verplaatste lading, ...);
- als het overmaken van de vereiste inlichtingen niet gedaan werd door de bestuurder;
- als de bestuurder het nuttig oordeelt inlichtingen betreffende een incident of een ongeval over te maken aan het toezichtspersoneel van een station met behulp van een geschreven document.

8. AFDEKKEN VAN EEN KONVOOI DAT IN NOOD VERKEERT OF VAN EEN GEDEELTE VAN EEN KONVOOI DAT IN VOLLE BAAN ACHTERGELATEN WORDT.

Een konvooi dat in nood verkeert of een gedeelte van een konvooi dat in volle baan achtergelaten wordt, wordt afgedekt met een rood handsein dat geplaatst wordt op 10 m afstand van het konvooi (of konvooigedeelte) aan de kant

Bericht Nr. 12 M — Augustus 1986.

7. INLICHTEN VAN DE VERANTWOORDELIJKE BEDIENDE T - FORMULIER E376

7.1. Gebruik van het formulier E376

Om de verantwoordelijke bediende T (2) in te lichten kan de bestuurder gebruik maken van het formulier E376 (1).

Het gebruik van dit formulier is echter verplicht in de volgende gevallen:

- wanneer de bestuurder het konvooi in nood verklaart;
- wanneer de bestuurder een andere bediende verzoekt om de informatie over te maken aan de verantwoordelijke bediende T;
- wanneer het voortzetten van de rit van het konvooi ondergeschikt is aan de toelating van de verantwoordelijke bediende T;
- wanneer de informatie langs de radio of telefonisch wordt overgemaakt.

7.2. Inhoud en opstellen van het formulier E376

Het formulier E376 (zie bijlage III) bevat een aantal rubrieken waarin de bestuurder de hierna volgende inlichtingen kan vermelden:

- de aard van het voorval (rubrieken nrs. 1 tot 3);
- de gevolgen van het voorval (rubrieken nrs. 11 tot 13, 21 en 22);
- de gegevens betreffende het konvooi en de plaats van het voorval (rubrieken nrs. 31 tot 34, 41 en 42);
- de wijze waarop en de voorwaarden waaronder het konvooi kan verder rijden of weggevoerd worden (rubrieken nrs. 51 tot 57 en 61 tot 64).

Het formulier E376 bevat bijkomend:

- een rubriek nr. 71 om de naam en de graad van de verwittigde bediende in te vullen wanneer de informatie langs de radio of telefonisch wordt overgemaakt;

(2) Door de "verantwoordelijke bediende T" verstaat men de dispatcher of de stationschef.

(1) Drie formulieren E376 worden vooraan in het boekje HLT, deel 3 bijgehouden.

- de rubrieken nrs. 81 en 82 om de plaats van de tijdelijke afdekking aan te geven, wanneer de bestuurder die de afdekking aangebracht heeft de plaats van het voorval verlaat;
- een rubriek nr. 91, in te vullen wanneer de bestuurder het vervolg van zijn normale dienst niet zal kunnen verzekeren.

De bestuurder kruist de rubrieken aan die van toepassing zijn en vervolledigt ze waar nodig.

7.3. Overmaken van de informatie van het formulier E376

De informatie van het formulier E376 wordt als volgt aan de verantwoordelijke bediende T overgemaakt:

a) de verantwoordelijke bediende T is ter plaatse.

Indien de verantwoordelijke bediende T ter plaatse is, overhandigt de bestuurder hem het behoorlijk ingevuld formulier E376.

b) de verantwoordelijke bediende T bevindt zich niet ter plaatse.

Indien de verantwoordelijke bediende T zich niet ter plaatse bevindt wordt hem de informatie van het formulier E376 overgemaakt door gebruik te maken van een van de volgende middelen, gerangschikt in volgorde van voorkeur:

- de radioverbinding grond-trein;
- een alarmtelefoon;
- een andere telefoon (telefoon van een sein of van een keet van een automatische OW, een RTT telefoon, enz...);
- het formulier E376 overgemaakt per drager, met een kruisende trein, enz...

De bestuurder van een reizigerstrein mag, indien er geen radioverbinding is, beroep doen op de treinchef om de informatie aan de verantwoordelijke bediende T over te maken.

Om de informatie telefonisch of langs de radio over te maken, moet de volgende werkwijze toegepast worden:

- in volgorde van voorkomen op het E376, moet voor elk van de in acht te nemen rubrieken, het nummer van de rubriek, de inhoud en de aanvullende gegevens die werden ingeschreven gedicteerd worden;
- de getallen moeten cijfer per cijfer worden gedicteerd (bv. afstandspunt 16,800 wordt gedicteerd als "afstandspunt een-zes-komma-acht-nul-nul");
- de correspondent herhaalt ter controle al de gegevens nadat hij ze heeft opgeschreven;
- nadat de correspondent de bevestiging ontvangen heeft, dat hij al de gegevens correct heeft herhaald, geeft hij zijn naam en graad op. Deze worden ingeschreven in de rubriek nr.71 van het E376.

8. AFDEKKEN VAN EEN KONVOOI IN NOOD OF VAN EEN GEDEELTE VAN EEN KONVOOI DAT IN VOLLE BAAN ACHTERGELATEN WORDT

Een konvooi dat in nood verkeert of een gedeelte van een konvooi dat in volle baan achtergelaten wordt, wordt afgedekt met een handstopsein dat geplaatst wordt op 10 m afstand van het konvooi (of konvooi-gedeelte) aan de kant van waar de hulpelementen zullen toekomen; dit handstopsein wordt voorafgegaan door 3 klappers met een onderlinge afstand van 10 m en waarvan de dichtstbijzijnde op 200 m van het handstopsein wordt geplaatst.

8bis AANVRAAG VOOR PERSOONSBEVEILIGING

Indien de bestuurder bewerkingen moet uitvoeren in de nabijheid van sporen waakt hij over zijn eigen veiligheid en vraagt hij, indien nodig, het sperren van de bewegingen op het (de) betrokken spo(o)r(en).

Indien de bestuurder de aanvraag doet per telefoon of radio, moet hij het formulier E374 (1) gebruiken (bijlage V).

Werkwijze

De bestuurder vervolledigt de betrokken rubrieken van het eerste gedeelte van het formulier en maakt de informatie over aan de verantwoordelijke bediende T.

Elk getal dat in de mededeling voorkomt moet cijfer per cijfer gedicteerd worden.

(1) Drie formulieren E374 worden vooraan in het boekje HLT, deel 3 bijgehouden

Vervolgens vult de bestuurder het tweede gedeelte van het formulier E374 aan met de informatie die hem wordt overgemaakt door de verantwoordelijke bediende T. De bestuurder herhaalt al de informatie die hem door de verantwoordelijke bediende T werd gedictieerd.

Nadat de verantwoordelijke bediende T er zich van verzekerd heeft dat de bestuurder de informatie correct ontvangen heeft, maakt hij de datum, het uur en het telegramnummer over.

De bestuurder schrijft deze laatste gegevens in de voorziene vakken van het tweede gedeelte van het formulier E374 en herhaalt ze.

Het overmaken van het telegramnummer is de toelating om de maatregelen als effectief te beschouwen.

Wanneer de bestuurder oordeelt dat de maatregelen voor persoonsbeveiliging mogen opgeheven worden, vervolledigt hij het derde gedeelte van het formulier E374 en maakt de mededeling om ze op te heffen over aan de verantwoordelijke bediende T. Deze laatste herhaalt de mededeling.

De bestuurder maakt zijn naam over als hij zeker is dat deze mededeling goed werd ontvangen door de verantwoordelijke bediende T.

Vanaf dit ogenblik zijn de beveiligingsmaatregelen niet meer effectief.

De bestuurder voegt het gebruikte formulier bij zijn verslag.

8ter BEVEL TOT NAZICHT VAN HET KONVOOI

Ingeval een anomalie werd vastgesteld aan een konvooi kan de verantwoordelijke bediende T het bevel geven aan de bestuurder om het konvooi na te zien; dit bevel kan telefonisch of met de radio worden overgemaakt aan de bestuurder. Hierbij wordt het formulier E375 gebruikt (1) (bijlage VI).

Werkwijze

Op aangeven van de verantwoordelijke bediende T vervolledigt de bestuurder de in acht te nemen rubrieken in het eerste gedeelte van het formulier E375. Elk getal dat in de mededeling voorkomt moet cijfer per cijfer gedictieerd worden. De bestuurder herhaalt al de informatie die hem door de verantwoordelijke bediende T werd gedictieerd.

Als de verantwoordelijke bediende T er zich van verzekerd heeft dat de bestuurder de informatie correct heeft ontvangen, maakt hij de datum, het uur en het bevelnummer over.

De bestuurder schrijft deze laatste gegevens in de voorziene vakken van het eerste gedeelte van het formulier E375 en herhaalt ze.

Het overmaken van het bevelnummer is de toelating om tot het nazicht over te gaan.

Als de bestuurder oordeelt dat de op het formulier E375 vermelde maatregelen voor de persoonsbeveiliging onvoldoende zijn om het nazicht uit te voeren, vraagt hij de toepassing van bijkomende maatregelen d.m.v. het formulier E374, zoals voorzien in artikel 8bis.

Het tweede gedeelte van het formulier E375 (Verslag) dient om de verantwoordelijke bediende T in te lichten over de vaststellingen die de bestuurder gedaan heeft.

De bestuurder vervolledigt de betrokken vakken en maakt vervolgens de informatie over aan de verantwoordelijke bediende T. Elk getal dat in de mededeling voorkomt moet cijfer per cijfer gedictieerd worden.

(1) Drie formulieren E375 worden vooraan in het boekje HLT, deel 3 bijgehouden

Als de bestuurder oordeelt dat de maatregelen voor de persoonsbeveiliging mogen opgeheven worden, vervolledigt hij het derde gedeelte van het formulier E375; indien de bestuurder aanvullende maatregelen gevraagd heeft d.m.v. het formulier E374, vervolledigt hij gelijktijdig het derde gedeelte van het formulier E374. Vervolgens maakt hij de mededeling om de maatregelen (van het E375 en van het E374 indien dit laatste werd gebruikt) op te heffen over aan de verantwoordelijke bediende T. Deze laatste herhaalt de mededeling. De bestuurder maakt zijn naam over als hij zeker is dat de mededeling goed werd ontvangen door de verantwoordelijke bediende T.

Vanaf dit ogenblik zijn de beveiligingsmaatregelen niet meer effectief.

De bestuurder voegt het (de) gebruikte formulier(en) bij zijn verslag.

~~langswaar de hulpelementen zullen toekomen, het rood handsein wordt voorafgegaan door 3 klappers met een onderlinge afstand van 10 m en waarvan de dichtstbijzijnde op 200 m van het handsein wordt geplaatst.~~

9. TERUG AANZETTEN.

9.1. Toelating.

Het terug aanzetten van een konvooi dat stilstaat wegens een incident of wegens een ongeval is onderworpen aan de toelating van de verantwoordelijke bediende E. in de volgende gevallen:

- het konvooi werd in nood verklaard; als het wegvoeren in gedeelten gebeurt is de toelating vereist voor het wegvoeren van elk gedeelte;
- het konvooi is in aanrijding gekomen met een persoon of met een wegvoertuig;
- het konvooi kan de rit slechts verderzetten op voorwaarde dat de naastliggende sporen vrij zijn tijdens de beweging (verhitte asbus, verplaatste lading, ...);
- het konvooi dat niet in nood verklaard werd, wordt gesplitst teneinde het wegvoeren mogelijk te maken van een ander konvooi in nood met behulp van een gedeelte van het gesplitste konvooi; de toelating is vereist voor het terug aanzetten van elk deel van het gesplitste konvooi.

Als de toelating om terug aan te zetten vereist is plaatst de bestuurder een handstopsein op 10 m afstand van het konvooi aan de kant in de richting waarvan de rit zal verder gezet worden.

De toelating om terug aan te zetten omvat de vermelding van de plaats tot waar de beweging is toegelaten; zij maakt het voorwerp uit:

- hetzij, van een S 422 dat persoonlijk overhandigd wordt en geldt voor het handstopsein opgesteld vóór het konvooi als de verantwoordelijke bediende E. ter plaatse is of als het wegvoeren het verzenden van hulpelementen vergt; in dit geval mag het bevel S 422 overhandigd worden aan de bestuurder van de hulpelementen in het station van vertrek naar de plaats van het in nood verkeren;

Boekje hlt.

3. VII.

Bladz. 6.

- hetzij, van een geregistreerde mededeling die per radio of per telefoon overgemaakt wordt; de bestuurder vult de rubriek 6 in van het opgesteld M 376; als geen formulier M 376 werd opgesteld of als het formulier M 376 per drager werd verzonden, schrijft de bestuurder de overeenstemmende inlichtingen op zijn verslag.

9.2. Overschrijden van de overwegen.

1^e geval — Het opnieuw aanzetten is ondergeschikt aan een toelating.

Als de toelating om terug aan te zetten het voorwerp uitmaakt van een bevel S 422 eerbiedigt de bestuurder de aanduidingen van het eventueel daarbij gevoegde bevel S 379; op dit laatste staat de vermelding "Geldig voor de wegvoeringsbeweging — Valable pour le mouvement d'évacuation" als het afgeleverd werd aan de bestuurder van de hulpelementen in het station van vertrek naar de plaats waar het weg te voeren konvooi zich bevindt.

Als de toelating om terug aan te zetten het voorwerp uitmaakt van een mededeling per radio of per telefoon wordt die mededeling aangevuld met:

- hetzij de vermelding: "Geen SF 05 — Pas de SF 05";
- hetzij het bevel: "SF 05 over 3 km — SF 05 sur 3 km" of "SF 05 over het volledige traject — SF 05 sur tout le parcours"; in dit geval:
 - mag de snelheid van het konvooi de 20 km/h niet overschrijden over het aangeduide traject;
 - moeten al de O.W. aangeduid met een identificatiebord die op het aangeduide traject worden ontmoet, beschouwd worden als zijnde gesignaliseerd met een bord SF 05.

2^e geval — Het opnieuw aanzetten is niet ondergeschikt aan een toelating.

Bij het voortzetten van de rit van een konvooi dat meer dan 10 minuten in volle baan heeft stilgestaan wegens een onvoorziene gebeurtenis beschouwt de bestuurder al de O.W.,

9.1bis Overmaken van de toelating om de rit voort te zetten

De toelating om de rit voort te zetten wordt als volgt aan de bestuurder gegeven:

a) de verantwoordelijke bediende T is ter plaatse.

De toelating om de rit voort te zetten wordt ter plaatse door de verantwoordelijke bediende T aan de bestuurder gegeven door aflevering, van hand tot hand, van een S422 voor het handstopsein dat door de bestuurder 10m vóór het konvooi geplaatst werd.

De toelating omvat de vermelding van de plaats tot waar de beweging is toegelaten.

b) de verantwoordelijke bediende T bevindt zich niet ter plaatse.

De toelating om de rit voort te zetten wordt langs de radio of telefonisch door de verantwoordelijke bediende T overgemaakt. Bij het overmaken van de toelating wordt het formulier E377 (1) gebruikt.

(1) Drie formulieren E377 worden vooraan in het boekje HLT, deel 3 na de drie formulieren E376 bijgehouden.

Het formulier E377 (zie bijlage IV) bevat volgende punten:

- het nummer van de beweging waarvoor de toelating geldt;
- de richting en de plaats naar waar het voortzetten van de rit toegelaten wordt (rubrieken nrs. 11 en 12);
- de aard en het regime van de beweging alsook de nodige bijkomende informatie wanneer de rit op tegenspoor toegelaten wordt (rubrieken nrs. 21 tot 54);
- de wijze waarop de overwegen moeten overschreden worden (rubrieken nrs. 61 en 62);
- de niet-gesignaliseerde snelheidsbeperkingen die van kracht zijn op de te doorlopen baanvakken en die door de bestuurder niet gekend zijn (rubrieken nrs. 71 en 72).

Op aangeven van de verantwoordelijke bediende T kruist de bestuurder de rubrieken aan die in acht te nemen zijn. Hij vult desgevallend deze rubrieken aan met de informatie die hem wordt overgemaakt.

Elk getal dat in de mededeling voorkomt moet cijfer per cijfer gedictieerd worden (bijvoorbeeld, KP 34200 moet gedictieerd worden als "KP drie-vier-twee-nul-nul").

Wanneer de bestuurder op het formulier E377 de informatie ingeschreven heeft die hem door de verantwoordelijke bediende T werd gedictieerd, herhaalt de bestuurder al deze informatie.

Nadat de verantwoordelijke bediende T er zich van verzekerd heeft dat de bestuurder de informatie correct ontvangen heeft, maakt hij zijn naam en graad, de datum en het toelatingsnummer over. De bestuurder schrijft deze laatste gegevens in op het onderste deel van het formulier E377 en herhaalt ze.

Het overmaken van het toelatingsnummer is de toelating om de rit voort te zetten.

De bestuurder voegt het formulier E377 bij zijn verslag.

Opmerking:

Een formulier E377, dat op voorhand volledig werd ingevuld, kan eveneens aan de bestuurder van de hulpelementen overhandigd worden in het station van vertrek naar de plaats waar het weg te voeren konvooi zich bevindt.

9.1ter Verkeersbeperkingen wanneer een toelating afgeleverd werd om de rit voort te zetten

Indien de toelating om de rit voort te zetten werd gegeven door de aflevering van een formulier S422, eerbiedigt de bestuurder eveneens de opdrachten van de formulieren S379 en/of S381 die hem eventueel samen met het S422 werden afgeleverd.

Indien de toelating om de rit voort te zetten werd gegeven door middel van een formulier E377 eerbiedigt de bestuurder eveneens volgende voorschriften:

- indien de rubriek nr. 62 (SF0⁵ tot OW....KP....) van toepassing is moet de bestuurder tot aan de aangegeven OW (deze OW inbegrepen):
 - de snelheid van het konvooi beperken tot 20 km/h;
 - op dit baanvak, aan al de OW die voorafgegaan zijn door een identificatiebord, vanaf het identificatiebord totdat het eerste voertuig van het konvooi de OW overschreden heeft, de snelheid beperken tot 5 km/h, lange claxontonen geven en stoppen als de veiligheid van het verkeer dit vereist.
- indien de rubriek nr. 72 van toepassing is (snelheidsbeperkingen), eerbiedigt de bestuurder de snelheidsbeperkingen op de aangegeven plaatsen.

9.2 Overschrijden van de overwegen wanneer het voortzetten van de rit niet ondergeschikt is aan de toelating van de verantwoordelijke bediende T

Bij het voortzetten van de rit van het konvooi dat meer dan 10 minuten in volle baan heeft stilgestaan wegens een onvoorziene gebeurtenis zal de bestuurder aan al de OW, aangeduid met een identificatiebord en die over een afstand van 3 km worden ontmoet, vanaf het identificatiebord totdat het eerste voertuig van het konvooi de OW overschreden heeft, de snelheid beperken tot 5 km/h, lange claxontonen geven en stoppen als de veiligheid van het verkeer dit vereist; tijdens dit parkoers mag de snelheid van het konvooi de 20 km/h niet overschrijden. De bestuurder past deze voorschriften niet toe als hij de zekerheid heeft dat het konvooi over een afstand van minstens 3 km geen enkele OW zal ontmoeten.

Bockje HLT 3. VII Bladz. 6d

voorbehouden

aangeduid met een identificatiebord en die over een afstand van 3 km worden ontmoet, als zijnde gesignaleerd met een bord SF 05; tijdens dit parkoers mag de snelheid van het konvooi de 20 km/h niet overschrijden. De bestuurder past deze voorschriften niet toe als hij de zekerheid heeft dat het konvooi over een afstand van minstens 3 km geen enkele O.W. zal ontmoeten.

9.3. Opwaarts wegvoeren.

Als het opwaarts wegvoeren gebeurt in de niet gesignaleerde zin van een spoor dat voor één enkele verkeersrichting gesignaleerd is, vermeldt de toelating om opnieuw aan te zetten de plaats van het handstopsein opgesteld bij de inrit van het station tot waar de beweging is toegelaten; de tussenliggende blokposten worden als niet bestaande aanzien.

9.4. Aanvullende bepalingen.

Alvorens opnieuw aan te zetten worden de inlichtingen die nodig zijn voor het beheer van het verkeer medegedeeld aan de verantwoordelijke bediende E. (persoonlijk, per radio of met een telefoontoestel dat zich in de nabijheid bevindt); als deze mededeling niet kon plaatshebben maakt de bestuurder de inlichtingen over:

- hetzij per telefoon door te stoppen aan het eerste telefoontoestel waar kan gestopt worden zonder gevaar in nood te blijven;
- hetzij met een ingevuld formulier M 376 af te geven in het eerst ontmoete station of de eerst ontmoete seinpost.

De volgende inlichtingen moeten, onder meer, worden medegedeeld:

- het opnieuw aanzetten van het tijdelijk geïmmobiliseerd konvooi als de verantwoordelijke bediende E. ingelicht werd omtrent de onvoorziene stilstand;
- de beperkingen waaraan het voortzetten van de rit is onderworpen (beperkte snelheid of beperkte trekkracht, vraag tot latere schouwing of uitwijken van het konvooi, afgezonderde rem op het laatste of voorlaatste voertuig, beperkingen te wijten aan de remvoorwaarden, ...);

Boekje hlt.

3. VII.

Bladz. 8.

- de plaats van de kortsluitkabels en de handstopseinen die gebruikt werden om een hinder af te dekken.

De bestuurder die voorziet dat hij niet tijdig zal kunnen toekomen in het station van waaruit hij de volgende trein moet verzekeren, licht de verantwoordelijke bediende E. daarvan in bij de eerste daartoe gunstige gelegenheid.

10. TOEGANG VAN DE HULPELEMENTEN TOT DE SECTIE DIE BEZET IS DOOR HET WEG TE VOEREN KONVOOI.

- Het sein dat toegang verleent tot de bezette sectie is een permissief groot stopsein.

De toegang tot de bezette sectie gebeurt door het overschrijden van het sein met behulp van een bevel S 421.

- Het sein dat toegang verleent tot de bezette sectie is geen permissief groot stopsein.

De toegang tot de bezette sectie gebeurt:

- hetzij door het openzetten in kleine beweging of het overschrijden in kleine beweging van het stopsein;
- hetzij het overschrijden in grote beweging van het stopsein.

Als het bevel S 422 wordt ter hand gesteld:

- wordt het overschrijdingsbevel aangevuld met de vermelding:

"Sectie bezet door konvooi in nood" —

"Section occupée par convoi en détresse";

- ontvangt de bestuurder een bevel S 378 dat de zone opgeeft die op het zicht dient doorlopen.

Als het overschrijdingsbevel per telefoon wordt afgeleverd (instellingen met centrale bediening), wordt het opgesteld op een gecombineerd formulier met een luik S 378.

- hetzij het openzetten in grote beweging van het stopsein als het gaat om een sein dat openstaat omwille van het buiten dienst zijn van de seinpost; in het vertrekstation ontvangt de bestuurder een bevel S 378 aangevuld met de vermelding:

"Sectie bezet door konvooi in nood aan KP" —

"Section occupée par convoi en détresse à la BK"

Het bevel S 378 legt de rit op het zicht op in de bezette sectie.

Opmerking: Het naderen van het weg te voeren konvooi gebeurt altijd in rit op het zicht.

11. DEFECT AAN DE CLAXON VAN HET KRACHTVOERTUIG.

Als de claxon van het krachtvoertuig defect is licht de bestuurder de verdeler M. (bij elektrische tractie) of de leider van de koerdienst (dieseltractie) daarvan in bij de eerste daartoe gunstige gelegenheid.

Het besturen vanuit een stuurcabine met defecte claxon is maar toegelaten om het eindstation te bereiken van de trein die verzekerd wordt of om het krachtvoertuig naar de plaats van herstelling te voeren; de besturing is onderworpen aan volgende beperkingen:

- er dient onmiddellijk geremd in de gevallen waarin voorzien is dat een geluidsein dient gegeven om de bedienden van de baan te verwittigen;
- er dient een stilstand in acht genomen vóór de O.W. gesignaleerd met een bord SF 05 of SF 1 (of die als dusdanig dienen beschouwd) of waarvoor de bestuurder een bevel S 379 heeft gekregen.

Boekje hlt.

3. VII.

Bladz. 10.

12. DEFECT AAN DE PNEUMATISCHE OPHANGING VAN DE RIJTUIGEN DIE ERMEE UITGERUST ZIJN.

De voedingsleiding onder hoge druk (8 bar) voedt de pneumatische ophanging van de hiermee uitgeruste rijtuigen. Deze leiding dient eveneens voor de werking van andere organen (rem, deuren, ...).

De bestuurder wordt met de relatiefiche "Dienst E./ Bestuurder" ingelicht van het aantal rijtuigen met pneumatische ophanging die in het stel voorkomen alsmede van het aantal rijtuigen waarvan de pneumatische ophanging niet werkt.

Als de bestuurder onderweg een onregelmatigheid aan de hogedrukleiding vaststelt of ingelicht wordt over de slechte gedraging van een rijtuig, tracht hij de oorzaak van het incident te bepalen.

Als de bestuurder de normale toestand niet kan herstellen en als hij niets abnormaals heeft vastgesteld aan de zichtbare delen van de looporganen of van de ophanging, handelt hij als volgt:

- in een station licht hij de stationschef in die zal beslissen of het (de) voertuig(en) moet(en) uitgezet worden dan wel of de snelheid moet verminderd worden;
- in volle baan zondert hij de hoge-drukleiding af en zet de rit voort met inachtneming van de maximale snelheid die hem met een nieuwe fiche E 286 medegedeeld wordt door de treinchef. Als geen nieuwe fiche E 286 afgeleverd wordt blijft de maximumsnelheid, die voordien toegelaten was, van toepassing behalve wanneer in het konvooi één of meerdere rijtuigen met pneumatische ophanging voorkomen; in dit geval bedraagt de maximumsnelheid:
 - 100 km/h voor de motorstellen reeks 03;
 - 140 km/h (ledig) of 100 km/h (bezet) voor rijtuigen M5;
 - 60 km/h in de andere gevallen.

13. DEFECT AAN DE WITTE LICHTEN OP DE VOERTUIGEN.

De werking van de witte lichten die bediend worden vanaf een stuurpost, dient beproefd telkens de proef van de automatische waakinrichting van die stuurpost is voorgeschreven.

voorbehouden

12. DEFECT AAN DE PNEUMATISCHE OPHANGING

Bij rytuigen en motorstellen die uitgerust zijn met een pneumatische ophanging wordt de voeding van deze ophanging verwezenlijkt door de voedingsleiding.

Bij gesleepte treinen wordt de bestuurder door middel van de fiche E286 (fiche voor mededelingen aan de bestuurder) ingelicht of er rytuigen met pneumatische ophanging in het konvooi voorkomen.

Bij treinen samengesteld uit motorstellen gaat de bestuurder zelf na of er motorstellen met pneumatische ophanging in het konvooi voorkomen.

Als de bestuurder onderweg een onregelmatigheid aan de voedingsleiding vaststelt of ingelicht wordt van een defect aan de pneumatische ophanging of over de slechte gedragingen van een voertuig, tracht hij de oorzaak te bepalen.

Indien het voertuig niet kan in orde gebracht worden en er niets abnormaal vastgesteld wordt aan de zichtbare delen van de rolorganen en de ophanging, zondert de bestuurder de pneumatische ophanging van het voertuig af, en :

- indien de treinchef het betrokken voertuig ontruimt en de toegang aan de reizigers verbiedt, mag de rit verder gezet worden aan de normale snelheid;
- indien de reizigers toegelaten zijn in het betrokken voertuig is de toegestane maximum snelheid van het konvooi 100 km/h. De bestuurder wordt hierover ingelicht met een E286.

De bestuurder licht de verantwoordelijke bediende T in van het voorval. Bij motorstellen schrijft de bestuurder het feit in het logboek en meldt het aan de bediende belast met het beheer van de krachtvoertuigen.

13. DEFECT AAN DE WITTE LICHTEN OP DE VOERTUIGEN

De werking van de witte lichten die bediend worden vanaf een stuurpost, dient beproefd telkens de proef van de automatische waakinrichting van die stuurpost is voorgeschreven.

Als de witte lichten vooraan of achteraan (1) defect zijn dient de herstelling of de vervanging van het krachtvoertuig zo vlug mogelijk uitgevoerd zonder vertraging te veroorzaken. Als de bestuurder het defect niet kan verhelpen licht hij de depanneerder, de verdeler M. (E-tractie) of de koerdienst-leider (D-tractie) daarvan in; hij maakt daar melding van in het logboek (en op de fiche M 712 bij D-tractie).

Als alleen de baanlichten defect zijn dienen de dimlichten gebruikt te worden en omgekeerd.

Bovendien,

- 's nachts (2), als één enkel koplicht (baan- of dimlicht) brandt, tracht de bestuurder het defect te verhelpen in het eerst ontmoete station; als hij daarin niet slaagt plaatst hij een hulplantaarn (met wit licht) ter hoogte van het defecte koplicht. In volle baan zijn enkel de parkoersen toegelaten die nodig zijn om het eindstation en/of om de plaats van herstelling te bereiken;
- als geen enkel koplicht (baan- en dimlicht) werkt is het verkeer in volle baan beperkt tot de parkoersen bestemd om het eindstation en/of de plaats van herstelling te bereiken. 's Nachts (2) tracht de bestuurder het defect onmiddellijk te verhelpen; slaagt hij daar niet in dan plaatst hij een hulplantaarn (met wit licht) ter hoogte van elk koplicht. Een rangeerdienst in een station mag niet worden verdergezet.

14. DEFECT AAN DE RODE LICHTEN OP DE VOERTUIGEN.

14.1. Algemeenheden.

Bij het ontsteken van de rode lichten van een krachtvoertuig en van die van een stuurpostrijtuig van een trek-duwstel verzekert de bestuurder er zich van of die lichten wel degelijk branden.

(1) Krachtvoertuig dat in rangering rijdt.

(2) De richtlijnen die 's nachts dienen nageleefd gelden eveneens overdag als de zichtbaarheid geen 200 meter bedraagt.

Boekje hlt.
3. VII.
Bladz. 12.

Een konvooi van meerdere voertuigen (een konvooi van één motorstel uitgezonderd) wordt verondersteld onvolledig te zijn als, bij een "trein" parkoers, het laatste voertuig niet uitgerust is met een treineindsignalisatie.

Het wordt zo vlug mogelijk tot staan gebracht teneinde na te gaan of het volledig is en het in orde te brengen.

Het nazicht van de samenstelling van het konvooi moet uitgevoerd worden:

- door de stationschef als die ter plaatse is;
- door de treinchef in de andere gevallen.

Als het konvooi dient beschouwd als zijnde onvolledig, kunnen er voertuigen achtergelaten zijn op het afgelegde traject en aldaar een hinder vormen voor het verkeer op een naastliggend spoor.

14.2. Nazicht van een konvooi dat beschouwd wordt als zijnde onvolledig.

Een trein waarin goederenmaterieel voorkomt is volledig als de eindseinlantaarn ('s nachts zelfs gedoofd) zich in de daartoe voorziene houder bevindt of als aan de drie volgende voorwaarden gelijktijdig voldaan is achteraan het konvooi:

- de koppelingsbeugel van het laatste voertuig is geplaatst in de bek van de trekhaak; (1)
- de slang(en) van de hoofdleiding van de automatische rem is (zijn) ingehaakt in de daartoe bestemde steun(en);
- de eindkraan(en) van de hoofdleiding van de automatische rem is (zijn) gesloten.

In de andere gevallen wordt hij beschouwd als zijnde onvolledig.

Een trein waarin geen goederenmaterieel voorkomt is volledig als zijn samenstelling overeenstemt met de inlichtingen waarover de treinchef beschikt; in de andere gevallen wordt hij beschouwd als zijnde onvolledig (als de treinchef niet over de nodige inlichtingen beschikt, vraagt hij ze aan de verantwoordelijke bediende E).

(1) Deze voorwaarde wordt eveneens beschouwd als zijnde vervuld als:
- de achterste koppelingsbeugel van het laatste voertuig zich in de steun onderaan de kopbalk bevindt;
- en het nummer van het laatste voertuig overeenstemt met het nummer dat als dusdanig voorkomt op het rembulletin of op het formulier E287

14.3. Beveiliging van het verkeer op de naastliggende sporen.

Als de stationschef ter plaatse is, schikt de bestuurder zich naar de ontvangen bevelen.

In de andere gevallen en van zodra het konvooi als onvolledig dient beschouwd,

- plaatst de bestuurder een kortsluitkabel en een handstopsein in elk naastliggend spoor dat vermoed wordt versperd te zijn; het handstopsein wordt op 200 m opwaarts voraafgegaan door drie klappers die onderling 10 m van elkaar verwijderd zijn (1);
- doet de bestuurder de koplampen van het krachtvoertuig knipperen en hij verzendt de oproep "Alarm" als het krachtvoertuig uitgerust is met de lijnradio (verbinding grond - trein); als de automatische knipperinrichting van de koplampen niet normaal werkt, ontsteekt hij een toorts met rode vlam en plaatst ze in het bereden spoor 20 m afwaarts van de kop van het konvooi.

(De volgorde waarin deze maatregelen dienen getroffen, wordt bepaald rekening houdend met de plaats waar de bestuurder zich bevindt op het ogenblik dat het konvooi dient beschouwd als zijnde onvolledig).

De bestuurder deelt vervolgens de uitslag van het nazicht van het konvooi mede aan de verantwoordelijke bediende E. en hij gedraagt zich naar diens richtlijnen.

14.4. In orde stellen van de treineindsignalisatie.

14.4.1. DE EINDSIGNALISATIE WORDT VERZEKERD DOOR DE RODE LICHTEN VAN EEN KRACHTVOERTUIG OF DOOR DE RODE LICHTEN VAN HET STUURPOSTRIJTUIG VAN EEN TREK-DUWSTEL.

Als één van de twee lichten niet brandt, zet de bestuurder zijn dienst normaal verder tot op de eerste plaats waar kan hersteld worden zonder vertraging te veroorzaken.

- (1) Te dien einde neemt de bestuurder het nodige veiligheids- en beveiligingsmateriael mede als hij moet overgaan tot het nazicht van het konvooi.

Boekje hlt.

3. VII.

Bladz. 14.

Als geen van beide lichten brandt, brengt de bestuurder een eindsignalisatie tot stand als volgt, met inachtnaam van de gegeven orde van voorkeur:

- door de witte lichten aan te steken en de rode schermen voor koplichten ervóór te plaatsen;
- door een brandende eindseinlantaarn aan te brengen;
- door een brandende hulplantaarn aan te brengen voorzien van het rode scherm.

De rit mag verder gezet worden tot op de eerste plaats waar kan hersteld worden zonder vertraging te veroorzaken.

14.4.2. DE EINDSIGNALISATIE WORDT VERZEKERD DOOR EEN EINDSEINLANTAARN OF DOOR DE INGEBOUWDE LICHTEN VAN EEN RIJTUIG (UITGEZONDERD DIE VAN HET STUURPOSTRIJTUIG VAN EEN TREK-DUWSTEL).

Het in orde brengen van de eindsignalisatie — plaatsen van een eindseinlantaarn en/of ontsteken van het (de) licht(en) — moet uitgevoerd worden door de bediende die het nazicht van het konvooi heeft uitgevoerd.

Als de eindsignalisatie niet in orde kan gebracht worden gedraagt de bestuurder zich naar de richtlijnen van de verantwoordelijke bediende E.

15. WARME ASBUS.

Als de bestuurder ingelicht wordt dat er vermoedelijk een warme asbus in het konvooi is, gaat hij over tot het nazicht hiervan.

Om te oordelen of de temperatuur van een asbus normaal is, vergelijkt de bestuurder ze met die van een andere asbus. Als geen enkele anomalie vastgesteld wordt aan de aangeduide asbus gaat de bestuurder over tot het nazicht van twee asbussen onmiddellijk vóór en twee asbussen onmiddellijk achter de aangeduide asbus.

Bericht Nr. 12 M — Augustus 1986.

15. WARME ASBUS

15.1. Detectie van een warme asbus

Een warme asbus kan vastgesteld worden door:

- een bediende tijdens de doorrit van het konvooi;
- een detectietoestel opgesteld langsheen het spoor;
- een detectietoestel opgesteld op de asbus.

De bestuurder die tijdens de rit verwittigd wordt dat er een warme asbus in het konvooi aanwezig is, brengt het konvooi onmiddellijk, doch met een matige remming, tot stilstand.

15.2. Inlichtingen te verstrekken aan de bestuurder die het konvooi moet schouwen : Zie eveneens artikel 8ter

Aan de bestuurder moeten de volgende inlichtingen met een telegram verstrekt worden:

- de zijde van het konvooi waar de warme asbus zich bevindt (linker- of rechterzijde t.o.v. de rijrichting);
- de rangschikking van de asbus in het konvooi; hetzij:
 - de x^{ste} asbus vanaf de kop van het konvooi, krachtvoertuig(en) inbegrepen, indien de warme asbus gedetecteerd werd door een detectietoestel opgesteld langsheen het spoor;
 - op kop, in het midden of aan staart van het konvooi, indien de warme asbus werd vastgesteld door een bediende;
- elk ander element dat bijdraagt tot het nauwkeurig bepalen van de plaats van de warme asbus.

De bestuurder schrijft deze inlichtingen op zijn verslag.

15.3. Vaststellen van een warme asbus

De bestuurder schouwt het konvooi vanaf de zijde van het konvooi waar de warme asbus gesignaleerd werd. Hij verzekert zijn veiligheid tijdens het schouwen en vraagt zonedig het verkeer op het naastliggend spoor te verbieden.

Bericht nr. 941 van 06/11/1996

Een asbus is te beschouwen als "warme asbus" indien aan één van de volgende criteria voldaan is:

- de temperatuur van de asbus is zo hoog dat het niet mogelijk is ze met de rug van de hand aan te raken;
- er is rookontwikkeling aan de asbus;
- de asbus verspreidt een geur van verbrand vet;
- afdruiwend vet aan de onderkant van de asbus ter hoogte van de verbinding tussen asbus en as;
- de asbus is niet meer goed dicht;
- de aanwezigheid van vet op de velg van het wiel en op het wiellichaam;
- een abnormale stand van de asbus (gekanteld, verplaatst).

Eventueel vergelijkt hij de toestand van de asbus met die van een naburige asbus.

Indien blijkt dat de gemelde asbus niet als warme asbus te beschouwen is zal de bestuurder de andere asbussen van het betrokken voertuig en deze van het voorgaande en het volgende voertuig eveneens nazien.

Hij noteert de nummers van de voertuigen die werden nagezien alsmede de gemaakte vaststellingen op zijn verslag.

15.4. Te volgen werkwijze na de schouwing van het konvooi

15.4.1. Er is een warme asbus vastgesteld

De bestuurder licht de verantwoordelijke bediende T in en vraagt met het formulier E376 om het konvooi uit te wijken op voorwaarde dat de naastliggende sporen vrijgemaakt zijn.

De bestuurder moet bovendien:

- de rem van het betrokken draaistel of voertuig afzonderen, spuien en nazien dat de rem gelost is;
- de tractie van de betrokken as afzonderen indien het een motoras betreft.

Het konvooi wordt uitgeweken nadat de verantwoordelijke bediende T de toelating heeft overgemaakt (E377 of S422 wanneer de verantwoordelijke bediende T ter plaatse is). Bij het uitwijken is de snelheid van het konvooi tot stapvoets beperkt.

15.4.2. Er is geen enkele onregelmatigheid vastgesteld

De bestuurder licht de verantwoordelijke bediende T in.

De rit wordt voortgezet tegen normale snelheid.

De verantwoordelijke bediende T kan de bestuurder belasten met een bijkomende schouwing in het eindstation of in het station waar hij wordt afgelost.

15.4.3. Er is geen warme asbus vastgesteld maar wel een andere onregelmatigheid waarvan de bestuurder vermoedt dat zij de detectie van een warme asbus heeft veroorzaakt

De bestuurder licht de verantwoordelijke bediende T in.

Na het opheffen van de onregelmatigheid mag de rit verdergezet worden aan normale snelheid, voor zover er als gevolg van de vastgestelde onregelmatigheid, geen lagere snelheid of andere beperkingen van toepassing zijn.

19. OVERVERHITTE WIELEN

Wanneer de bestuurder een remklemming of een aangedraaide schroefrem in het konvooi vaststelt, moet hij er zich van vergewissen of de betrokken wielen niet oververhit zijn. Indien er een schouwer of toezichtsbediende M ter plaatse is, voert hij de schouwing uit.

19.1 Vaststellen van een oververhit wiel

- Een wiel is oververhit als aan een van de volgende criteria voldaan is:
- de velg is donkerrood gloeiend (dit betekent dat de temperatuur tot minstens 450°C opgelopen is);
 - de wielromp is vanaf de velg over een breedte van ongeveer 10 cm verbrand of verkleurd.

19.2. Te volgen werkwijze wanneer bij het schouwen een oververhit wiel wordt vastgesteld

Wanneer een oververhit wiel vastgesteld wordt, moeten de volgende maatregelen getroffen worden:

- de rem van het betrokken draaistel of voertuig afzonderen, spuien, nazien dat de rem gelost is en zondig de schroefrem lossen; als de rem niet kan gelost en afgezonderd worden moet het konvooi in nood verklaard worden en mag het voertuig slechts verplaatst worden na tussenkomst van de bevoegde bediende M;
- de tractie van de betrokken as afzonderen indien het een motoras betreft.
- **indien een wiel met wielband oververhit is** en de wielband verschoven is, de overeenstemmende maatregelen voorzien in artikel 20. toepassen; indien de wielband niet verschoven is mag de rit aan normale snelheid voortgezet worden voor zover het afzonderen van de rem geen lagere snelheid oplegt;
- **indien een monoblocwiel oververhit is**, moet het konvooi uitgeweken worden aan een maximum snelheid van 60 km/h in het eerste station waar het mogelijk is om het voertuig uit te zetten;

De voorschriften van het boekje HLT 6.III (afgezonderde rem) en van HLT 4. (afgezonderde tractie) moeten toegepast worden.

20. VERSCHOVEN WIELBAND

Een wielband van een wiel is verschoven wanneer de witte merkstrepen op de wielband en op de velg niet meer in elkaars verlengde liggen.

Op tractiewielen die uitgerust zijn met schijfremmen zijn de vier witte merkstrepen alleen op de wielband aangebracht recht tegenover een van de vier lasmerken die op de remschijf zijn aangebracht.

Indien een wielband verschoven is en er geen schouwer of toezichtsbediende M aanwezig is die het wiel kan schouwen, ziet de bestuurder na of er speling is tussen de kraag van de wielband en de velg.

Naargelang het geval handelt de bestuurder als volgt:

- a) er is speling zichtbaar tussen de kraag van de wielband en de velg of er zijn andere averijen vastgesteld aan het wiel waardoor het verplaatsen van het voertuig gevaarlijk wordt.

De bestuurder verklaart het konvooi in nood en hij meldt uitdrukkelijk dat het voertuig niet mag verplaatst worden tot na de tussenkomst van de bevoegde bediende M;

- b) er is geen speling zichtbaar tussen de kraag van de wielband en de velg en er zijn geen averijen vastgesteld aan het wiel die het verplaatsen van het voertuig verhinderen.

De bestuurder moet:

- de rem van het betrokken draaistel of voertuig afzonderen, spuien en nazien dat de rem gelost is;
- de tractie van de betrokken as afzonderen indien het een motoras betreft;

De bestuurder vraagt met het formulier E376 om het konvooi uit te wijken in het eerste station op voorwaarde dat de naastliggende sporen vrijgemaakt zijn;

De bestuurder wijkt het konvooi uit nadat hij de toelating hiertoe ontvangen heeft (E377 of S422 wanneer de verantwoordelijke bediende T ter plaatse is) en tijdens deze beweging is de snelheid van het konvooi beperkt tot 20 km/h behalve in de zone van de wissels waar de snelheid slechts 5 km/h mag bedragen.

16. AFDEKKEN VAN DE HINDERS

Worden onder meer als hinder beschouwd:

- de aanwezigheid van voorwerpen die de veiligheid van het verkeer in gevaar brengen;
- een zakking van de bovenleiding;
- een dreigende instorting;
- een slechte staat van het spoor die het verkeer verhindert;
- een ontspoord voertuig of een verplaatste lading die indringt in het vrije-ruimteprofiel van een naburig spoor dat in dienst is.

instorting, een slechte staat van het spoor ~~die geen verkeer toelaat, een ontspoord voertuig of een verplaatste lading die indringt in het vrije ruimteprofiel van een naburig spoor dat in dienst is.~~

16.1. De hinder bevindt zich in het bereden spoor.

De bestuurder die een hinder opmerkt in het bereden spoor brengt het konvooi zo vlug mogelijk tot stilstand.

1^e geval — Het konvooi staat stil vóór de hinder.

De bestuurder tracht de toestand te verhelpen; als hij daar niet in slaagt wordt het konvooi in nood verklaard.

2^e geval — Het konvooi staat stil voorbij de hinder en heeft het eerste stopsein, afwaarts van de hinder, niet of slechts gedeeltelijk overschreden.

Volgende maatregelen dienen getroffen:

- via de radio of een telefoon die in de nabijheid gelegen is vraagt de bestuurder de hinder af te dekken met vaste seinen; hij volgt de ontvangen richtlijnen op;
- als hij ter plaatse over geen communicatiemiddelen beschikt begeeft de bestuurder zich opwaarts van de hinder om de "afdekking op afstand" van de hinder te verzekeren met behulp van handseinen; die afdekking bestaat uit de plaatsing van (zie figuur 1):

a) een handstopsein op:

- 1000 m vóór de hinder als de snelheid toegelaten op de plaats van het handsein 120 km/h niet overschrijdt;
- 1200 m vóór de hinder als de snelheid toegelaten op de plaats van het handsein 130 of 140 Km/h is;
- 1500 m vóór de hinder als de snelheid toegelaten op de plaats van handsein groter is dan 140 Km/h.

- b) drie klappers op een onderlinge afstand van 10 m en waarvan de eerste op 200 m opwaarts van het handsein geplaatst wordt.

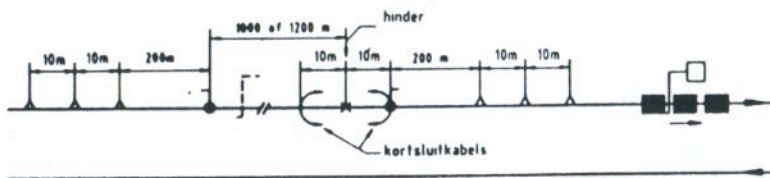


Fig. 1.

- de bestuurder gaat niet over tot de afdekking van de hinder op afstand met behulp van handseinen indien hij, terwijl hij zich opwaarts van de hinder begeeft:
 - a) aan een telefoon, per geregistreerde mededeling, de verzekering krijgt dat de hinder afgedekt is met vaste seinen; tijdens het gesprek houdt de bestuurder zich klaar om het handstopsein te vertonen aan een ander konvooi dat naar de hinder toe rijdt;
 - b) een gesloten bestendig permissief sein ontmoet dat de toegang verbiedt tot de versperde sectie;
- als de afdekking op afstand opwaarts van de hinder bij middel van handseinen niet vereist is, verzekert de bestuurder, langs dezelfde kant, een "afdekking op korte afstand"; deze bestaat in het plaatsen:
 - a) van een handstopsein op 10 m van de hinder;
 - b) drie klappers op een onderlinge afstand van 10 m en waarvan de eerste op 200 m opwaarts van het handsein geplaatst wordt.

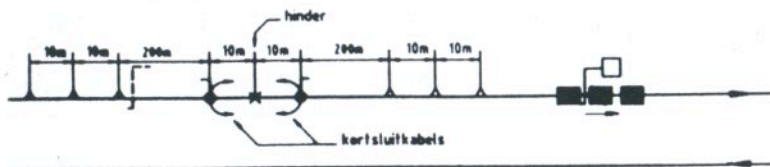


Fig. 2.

- als het versperd spoor een spoor is dat in de twee rijrichtingen gesignaleerd is, verzekert de bestuurder ook de afdekking van de hinder op korte afstand voor de andere rijrichting;
- alvorens de rit te hernemen plaatst de bestuurder een kortsluitkabel op 10 m langs de kant(en) waar de afdekking van de hinder werd uitgevoerd (zie figuren 1 en 2).

3^e geval — Het konvooi staat stil voorbij de hinder en heeft het eerste stopsein afwaarts van die hinder volledig overschreden.

Zodra de bestuurder zich er rekenschap van geeft dat het konvooi niet zal kunnen gestopt worden in de versperde sectie, zendt hij de "Alarm"-oproep uit als het krachtvoertuig uitgerust is met de lijnradio (grond - trein verbinding).

De bestuurder plaatst onmiddellijk een kortsluitkabel in het bereden spoor 30 m opwaarts van het sein dat overschreden werd door het konvooi.

De bestuurder verzekert vervolgens de afdekking van de hinder met behulp van een handstopsein zoals voorzien in geval het konvooi gedeeltelijk het sein overschreden heeft dat zich afwaarts van de hinder bevindt (fig. 3 of 4).

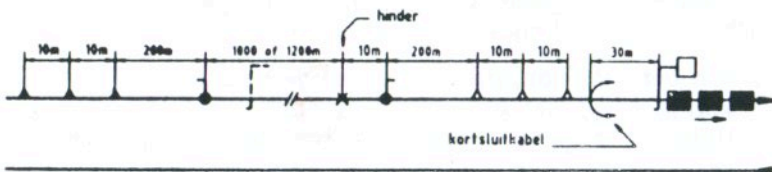


Fig. 3.

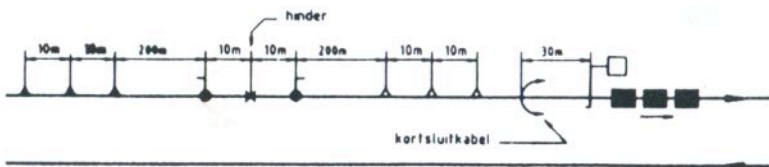


Fig. 4.

Boekje hlt.

3. VII.

Bladz. 20.

16.2. De hinder bevindt zich in een naburig spoor.

16.2.1. HET NABURIG SPOOR IS VOOR DE TWEE RIJRICHTINGEN GESIGNALISEERD.

De bestuurder doet de koplampen van het krachtvoertuig knipperen; hij zendt de "Alarm"-oproep uit als het krachtvoertuig uitgerust is met de lijnradio (grond - trein verbinding). Het konvooi moet zo dicht mogelijk bij de hinder tot stilstand gebracht worden.

Zodra het konvooi stilstaat verzekert de bestuurder er zich van of de koplampen automatisch knipperen; als de twee koplampen niet knipperen ontsteekt hij de toorts met rode vlam en plaatst ze in het bereden spoor op 20 m afwaarts van de kop van het konvooi. Vervolgens plaatst hij een kortsluitkabel in het versperde spoor ter hoogte van de kop van het konvooi.

Langs de kant vanwaar het eerste konvooi (1) verwacht wordt, verzekert de bestuurder de afdekking van de hinder op afstand met behulp van een handstopsein en klappers behoudens als hij onderweg (zie fig. 5):

- a) aan een telefoon, per geregistreerde mededeling, de verzekering krijgt dat de hinder afgedekt is met vaste seinen; tijdens het gesprek houdt de bestuurder zich klaar om het handstopsein te vertonen aan een ander konvooi dat naar de hinder toe rijdt;
- b) een gesloten bestendig permissief sein ontmoet dat de toegang verbiedt tot de versperde sectie.

(1) Tenzij er andere aanwijzingen zouden zijn, konvooi dat rijdt in de rijrichting die gesignaleerd is met grote seinen met vaste lichten.

In deze gevallen verzekert de bestuurder, langs dezelfde kant, de afdekking van de hinder op korte afstand.

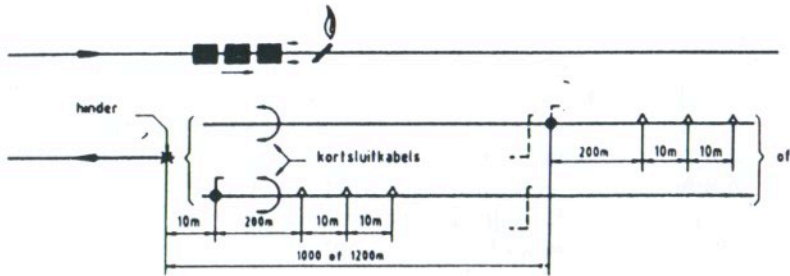


Fig. 5.

Vervolgens plaatst de bestuurder een tweede kortsluitkabel, langs de andere kant, op 10 m van de hinder en verzekert de afdekking van de hinder voor de andere rijrichting met behulp van een handstopsein en klappers volgens dezelfde regels zoals die voorzien zijn in de voorgaande paragraaf (zie fig. 6).

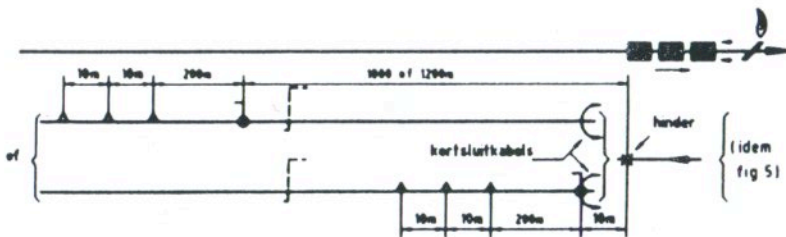


Fig. 6.

16.2.2. HET VERSPERDE NABURIGE SPOOR IS GESIGNALISEERD IN EEN ENKELE RIJRICHTING — HET KONVOOI RIJDT IN DE RICHTING TEGENGESTELD AAN DIE WAARIN HET VERSPERDE SPOOR GESIGNALISEERD IS (Fig. 7).

De bestuurder doet de koplampen van het krachtvoertuig knipperen; hij zendt de "Alarm"-oproep uit als het krachtvoertuig uitgerust is met de lijnradio (grond - trein verbinding); hij brengt het konvooi tot stilstand afwaarts van de hinder zonder deze evenwel met meer dan 1200 m te overschrijden en, als zijn krachtvoertuig geen radio heeft, nabij een telefoontoestel als zulks mogelijk is.

Zodra het konvooi stilstaat verzekert de bestuurder er zich van of de koplampen automatisch knipperen; als de twee koplampen niet knipperen ontsteekt hij de toorts met rode vlam en plaatst ze in het bereden spoor op 20 m afwaarts van de kop van het konvooi. Vervolgens plaatst hij een kortsluitkabel in het versperde spoor ter hoogte van de kop van het konvooi.

De bestuurder verzekert de afdekking van de hinder (op afstand of op korte afstand) bij middel van een handstopsein en klappers aan de kant langswaar de konvooien verwacht worden die rijden in de gesignaliseerde rijrichting en zulks overeenkomstig de regels vermeld in art. 16.2.1.

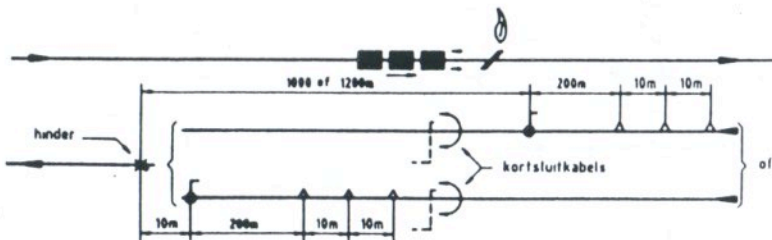


Fig. 7.

16.2.3. HET VERSPERDE NABURIGE SPOOR IS GESIGNALI-
SEERD IN EEN ENKELE RIJRICHTING — HET KONVOOI
RIJDT IN DEZELFDE RICHTING ALS DE GESIGNALI-
SEERDE RIJRICHTING VAN HET VERSPERDE SPOOR.

De bestuurder zendt de "Alarm"-oproep uit als het kracht-
voertuig uitgerust is met de lijnradio (grond - trein verbind-
ding). Het konvooi moet zo vlug mogelijk tot stilstand
gebracht worden.

Zodra het konvooi stilstaat verzekert de bestuurder er
zich van of de koplampen automatisch knipperen; als de
twee koplampen niet knipperen ontsteekt hij de toorts met
rode vlam en plaatst ze in het bereden spoor op 20 m
afwaarts van de kop van het konvooi. Vervolgens plaats hij
een kortsluitkabel in de versperde sectie en op ten minste
30 m opwaarts van het uitritsein van die sectie.

De bestuurder verzekert de afdekking (op afstand of op
korte afstand) met behulp van een handstopsein en klappers
aan de kant langswaar de konvooien verwacht worden in de
gesignaliseerde rijrichting en zulks volgens de regels die
vermeld zijn in art. 16.2.1. (fig. 8).

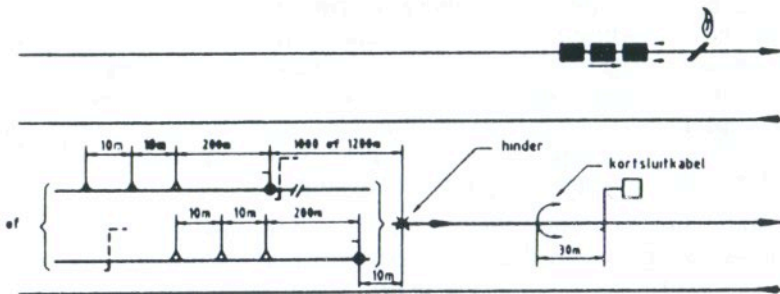


Fig. 8.

16.3. Ontsporing van een konvooi bestaande uit één enkel
krachtvoertuig.

De ontsporing, zelfs gedeeltelijk, van een konvooi bestaan-
de uit één enkel krachtvoertuig wordt zonder meer beschouwd
als zijnde een hinder in het bereden spoor. De bestuurder

Boekje hlt.

3. VII.

Bladz. 24.

doet de koplampen van het krachtvoertuig knipperen; hij zendt de "Alarm"-oproep uit als het krachtvoertuig uitgerust is met de lijnradio (grond - trein verbinding).

Onmiddellijk na de stilstand verzekert de bestuurder er zich van of de koplampen automatisch knipperen; als de twee koplampen niet knipperen ontsteekt hij de toorts met rode vlam en plaatst ze in het bereden spoor op 20 m afwaarts van de kop van het konvooi; hij plaatst een kortsluitkabel achter het krachtvoertuig in het bereden spoor.

Als het ontspoorde krachtvoertuig een naastliggend spoor verspert, verzekert de bestuurder vervolgens de afdekking van de hinder overeenkomstig de regels voorzien in art. 16.2.

De afdekking opwaarts van de hinder in het bereden spoor bij middel van een handstopsein en klappers wordt verzekerd met behulp van het beschikbare veiligheidsmaterieel en zulks zoals voorzien in art. 16.1 - 2^e geval.

16.4. Vermoeden van ontsporing.

Als de lekontdekker in werking treedt en/of als de druk in de hoofdleiding van de automatische rem abnormaal daalt en het niet mogelijk is zich er onmiddellijk van te vergewissen of elk naastliggend spoor vrij gebleven is, doet de bestuurder de koplampen van het krachtvoertuig knipperen; hij zendt de "Alarm"-oproep uit als het krachtvoertuig uitgerust is met de lijnradio (grond - trein verbinding).

Zodra het konvooi stilstaat en hij er zich niet onmiddellijk kan van vergewissen dat elk naastliggend spoor vrij gebleven is, verzekert de bestuurder er zich van of de koplampen automatisch knipperen; als de twee koplampen niet knipperen ontsteekt hij de toorts met rode vlam en plaatst ze in het bereden spoor op 20 m afwaarts van het konvooi; vervolgens plaatst hij een kortsluitkabel en een handstopsein ter hoogte van het krachtvoertuig dat zich op kop bevindt en zulks in elk spoor dat vermoed wordt verspert te zijn. Benevens het stophandsein dienen drie klappers geplaatst die onderling 10 m van elkaar verwijderd zijn en waarvan de meest nabije 200 m opwaarts van het handsein wordt gelegd.

De bestuurder voorziet zich van een kortsluitkabel, een handstopsein en drie klappers, begeeft zich naar de staart van het konvooi en gaat vervolgens over tot het nazicht van het konvooi:

- als een naastliggend spoor versperd is, past de bestuurder de beschikkingen toe van art. 16.2;
- als het konvooi onvolledig is en als hij er zich niet onmiddellijk kan van vergewissen dat het naastliggend spoor niet versperd is, licht de bestuurder de verantwoordelijke bediende E. daarvan in met het snelste middel waarover hij beschikt en hij gedraagt zich naar de ontvangen bevelen.

16.5. Aanvullende beschikkingen.

Het automatisch knipperen van de koplampen dient in stand gehouden tijdens gans de tijdspanne die nodig is om de afdekking uit te voeren alsmede over een afstand van 1500 m als het konvooi de rit herneemt en de hinder nog bestaat.

Een kortsluitkabel die in het spoor geplaatst wordt kan de goede werking verstoren van de overwegen; de bestuurder neemt de kabel weg zodra:

- er geen belemmering meer is;
- een ander konvooi, dat het versperde spoor berijdt, geïmmobiliseerd is in de nabijheid van de hinder;
- de verantwoordelijke bediende E. er hem om verzoekt; dit verzoek wordt geschreven op het verslag van de bestuurder als de verantwoordelijke bediende E. ter plaatse is, zo niet maakt dat verzoek het voorwerp uit van een genummerde mededeling.

Als een hinder dient afgedekt op meerdere takken van een vertakking begeeft de bestuurder zich, na eventueel de rode toorts te hebben ontstoken en een kortsluitkabel te hebben geplaatst, naar het telefoontoestel van een sein om de verantwoordelijke bediende E. in te lichten; vervolgens gedraagt hij zich naar de ontvangen bevelen.

Boekje hlt.

3. VII.

Bladz. 26.

Als een hinder aangereden wordt aan een overweg met automatische wegsignalisatie tracht de bestuurder na te gaan welke aanduidingen gegeven worden door de wegsignalisatie. Zo mogelijk worden deze vaststellingen gedaan in aanwezigheid van een getuige vreemd aan de Maatschappij (identiteit dient opgevraagd).

17. BIJZONDERE MAATREGELEN TE TREFFEN BIJ EEN ONGEVAL OF EEN INCIDENT OVERKOMEN AAN EEN KONVOOI DAT GEVAARLIJKE GOEDEREN VERVOERT.

Als zich een ongeval of incident voordoet aan een konvooi dat gevaarlijke goederen vervoert treft de bestuurder de voorziene veiligheidsmaatregelen; hij gebruikt de toorts met rode vlam niet als hij er zich rekenschap van geeft dat er een risico bestaat van brand of ontploffing.

Als de lading de oorzaak is of schade heeft geleden tracht de bestuurder, zonder evenwel naderbij te gaan, de plaats van de betrokken wagens in het stel te bepalen. Met behulp van het rembulletin gaat hij na of het gaat om wagens beladen met gevaarlijke goederen.

In bevestigend geval licht hij onmiddellijk de lijnregelaar of een stationschef in van de omstandigheden van het ongeval of incident alsmede van de gegevens van het rembulletin. In afwachting van de aankomst van de gespecialiseerde hulpploegen, onthoudt de bestuurder zich van elke tussenkomst op de wagens beladen met gevaarlijke goederen.

Als de wagens beladen met gevaarlijke goederen niet betrokken zijn bij het ongeval of het incident en geen gevaar lopen erbij betrokken te worden, handelt de bestuurder als betrof het een trein die geen gevaarlijke goederen vervoert.

Een overzicht van de maatregelen die moeten getroffen worden bij aanwezigheid van gevaarlijke goederen komt voor op de gevarenkaart.

In afwachting van de komst der gespecialiseerde hulpploegen (pompiers, burgerlijke bescherming, private gespecialiseerde interventieploegen, ...) verbiedt de bestuurder, voor zover zulks in zijn vermogen ligt, de toegang tot de plaats van het ongeval aan alle personen, of zij al dan niet tot de NMBS behoren. Met dat doel plaatst hij "Gevaar"-panelen (waarop een doodskop is afgebeeld) op wel gekozen plaatsen.

18. INLICHTEN VAN DE TREINCHEF BIJ EEN VERSTORING VAN HET REIZIGERSVERKEER

De bestuurder van een reizigerstrein licht de treinchef in van een verstoring van de rit:

1. indien de trein opgehouden wordt en de bestuurder oordeelt of verneemt dat de rit niet binnen de 10 minuten kan hernomen worden;
2. indien een bediende T hem uitnodigt om hieromtrent een inlichting over te maken aan de treinchef.

De bestuurder stelt zich in verbinding met de treinchef:

- door middel van de telefoonverbinding met het treinstel;
- bij ontstentenis van een telefoonverbinding met het treinstel, door de treinchef op te roepen door middel van drie lange claxontonen.

De bestuurder roept de treinchef op:

- de plaats van het oponthoud (geval 1);
- de plaats die door de bediende T is opgegeven (geval 2).

Indien de bestuurder vaststelt dat de treinchef niet reageert op de oproep herhaalt hij het geluidsein.

Indien de treinchef opgeroepen werd, is het opnieuw aanzetten van de trein slechts toegelaten na de ontvangst van een mededeling "verrichtingen gedaan".

Hiertoe licht de bestuurder de treinchef in van het tijdstip waarop de rit zal kunnen hernomen worden, en spreken zij af op welke wijze de treinchef de mededeling "verrichtingen gedaan" zal overmaken.



ALARMTELEFOONKRINGEN.

1. ALGEMEENHEDEN.

a) Nummering.

Elk alarmtelefoontoestel draagt een nummer onder de vorm van een breuk (de teller duidt de lijn aan en de noemer de hectometerpaal, bijv. 12/466 betekent dat die post aan de lijn 12 gelegen is aan het afstandspunt 46 600 m).

b) Plaatsaanduiding.

De plaatsaanduiding van de alarmposten is gemerkt met pijltjes op de bovenleidingspalen (voor de geëlektrificeerde lijnen) en op de kilometer- en hectometerpalen (voor de niet geëlektrificeerde lijnen).

De dichtstbijgelegen post bevindt zich aan deze zijde van het spoor in de aangeduide richting.	en verder dan de volgende paal.	T →	T ←
	en vóór de volgende paal.	T →	T ←
De dichtstbijgelegen post bevindt zich aan de overzijde van het spoor in de aangeduide richting.	en verder dan de volgende paal.	T ↘	T ↙
	en vóór de volgende paal.	T ↘	T ↙

2. GEBRUIKSAANWIJZING.

Met beweegbare arm (fig. 1).

- De beweegbare arm horizontaal omhoog brengen;
- het oor tegen de luisterhoorn drukken; men moet het oproepsignaal of een aan gang zijnd gesprek horen;

Zonder beweegbare arm (Fig. 2).

- De draaiknop tot einde loop draaien in de draaizinder wijzers van een uurwerk en hem in die stand houden; men moet het oproepsignaal of een aan gang zijnd gesprek horen;
- zich op korte afstand (20 cm) vóór de microfoon plaatsen;

Boekje hlt.

3. VII.

Bijlage I.

Bladz. 2.

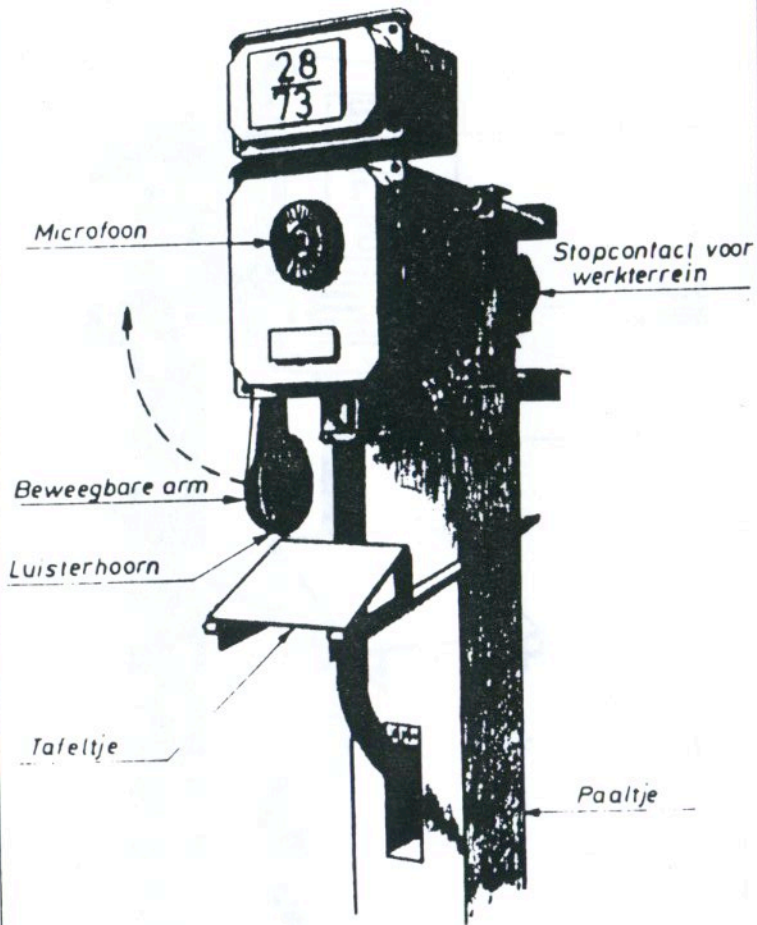
- wachten tot de lijnregelaar zich aanmeldt; bij hoogdringendheid een aan gang zijnd gesprek onderbreken en de lijnregelaar om voorrang vragen;
- het gesprek aanvangen met de opgave van het nummer van het gebruikte telefoontoestel;
- zo nodig, vragen om in verbinding gesteld te worden met de verdeler M. of met de verdeler E.S.;
- als het gesprek beëindigd is de beweegbare arm terug op zijn plaats brengen of de draaiknop loslaten (deze moet automatisch naar zijn beginstand terugkeren) (1).

Opmerking: Storingen.

Als het oproepsein niet waargenomen wordt terwijl geen ander gesprek aan gang is, bewerkt de gebruiker herhaaldelijk de beweegbare arm of de draaiknop (1). Bij storing begeeft de bestuurder zich naar een ander telefoontoestel; hij licht zijn correspondent in omtrent de vastgestelde storing met opgave van het nummer van het betrokken alarmtelefoon-
toestel.

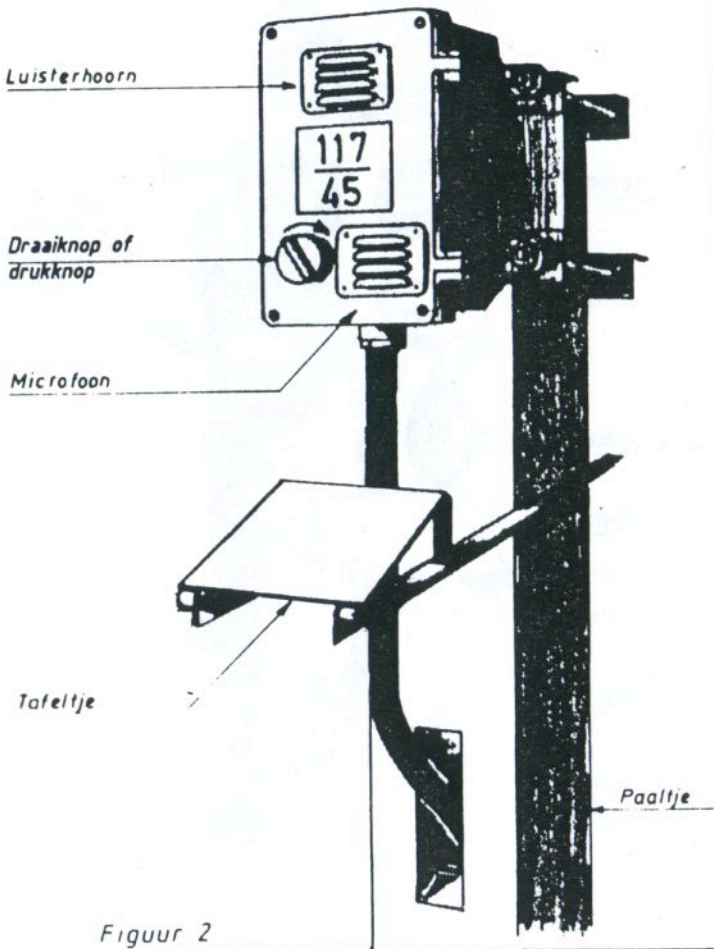
(1) Op bepaalde modellen is de draaiknop vervangen door een drukknop; de drukknop dient ingedrukt gehouden tijdens de ganse duur van het gesprek.

TELEFOONTOESTEL MET BEWEEGBARE ARM



Figuur 1

TELEFOONTOESTEL ZONDER BEWEEGBARE
ARM



Figuur 2

GEBRUIK VAN DE TELEFOONTOESTELLEN.

1. TELEFOONTOESTELLEN DIE ZICH IN DE TELEFOONKASTEN BEVINDEN.

Het sein tot oproepen van de post waarmede het telefoon-toestel, dat zich in de kast bevindt, verbonden is, wordt bekomen :

- hetzij door de oproepzwengel te bedienen alvorens de hoorn af te nemen;
- hetzij door de oproepknop te bedienen alvorens de hoorn af te nemen; in dit geval bevindt zich in de kast een plak-briefje met de gebruiksaanwijzing van het telefoontoestel;
- hetzij automatisch door de hoorn af te nemen; de drukknop laat in bepaalde gevallen toe een dringende oproep te doen als de lijn gebruikt wordt; de bezetting van de lijn wordt soms aangegeven met een zichtbordje (wit van kleur). Als er geen zichtbordje is wordt de lijn verondersteld bezet te zijn als de bestuurder niet vlug antwoord krijgt. De dringende oproep geeft aanleiding tot het uitzenden van een periodieke toon op de lijn. Het horen van een reeds aan de gang zijnd gesprek vanuit een post die geen dringende oproep gedaan heeft, moet als een storing worden beschouwd en dient onverwijld gemeld.

2. TELEFOONTOESTELLEN OPGESTELD IN DE KETEN VAN DE AUTOMATISCHE OVERWEGEN.

De WILKA-O.W.-sleutel geeft toegang tot de keten van de automatische O.W. De gebruiksaanwijzing van het telefoon-toestel is aangebracht naast het toestel.



(B)	E 376	BERICHT AVIS	ARE/RGE 123.32 HLT - 3 VII																										
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;"><input type="checkbox"/> 1</td> <td>Incident Incident</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> 2</td> <td>Nood Détresse</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> 3</td> <td>Ongeval Accident</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> 11</td> <td>Met gewonden Avec blessés</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> 12</td> <td>Met gevaarlijke goederen Avec marchandises dangereuses gevaarcode nr code de danger n°</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> 13</td> <td>Met versperde sporen op Avec voies obstruées sur la lijn nr ligne n°</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> 21</td> <td>Normaal spoor naar Voie normale vers</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> 22</td> <td>Tegenspoor naar Contre-voie vers</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> 1	Incident Incident	<input type="checkbox"/> 2	Nood Détresse	<input type="checkbox"/> 3	Ongeval Accident	<input type="checkbox"/> 11	Met gewonden Avec blessés	<input type="checkbox"/> 12	Met gevaarlijke goederen Avec marchandises dangereuses gevaarcode nr code de danger n°	<input type="checkbox"/> 13	Met versperde sporen op Avec voies obstruées sur la lijn nr ligne n°	<input type="checkbox"/> 21	Normaal spoor naar Voie normale vers	<input type="checkbox"/> 22	Tegenspoor naar Contre-voie vers	<p>Gegevens betreffende de betrokken trein Données relatives au convoi concerné</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;"><input type="checkbox"/> 31</td> <td>Datum Date</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> 32</td> <td>Beweging Mouvement</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> 33</td> <td>Lijn nr afstandspunt of plaats Ligne n° cumulée ou endroit van de stilstand de l'arrêt</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> 41</td> <td>Normaal spoor naar Voie normale vers</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> 42</td> <td>Tegenspoor naar Contre-voie vers</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> 34</td> <td>Aantal rijtuigen Last Nrs van de krachtvoertuigen in dienst Charge N° des engins moteurs en service</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> 31	Datum Date	<input type="checkbox"/> 32	Beweging Mouvement	<input type="checkbox"/> 33	Lijn nr afstandspunt of plaats Ligne n° cumulée ou endroit van de stilstand de l'arrêt	<input type="checkbox"/> 41	Normaal spoor naar Voie normale vers	<input type="checkbox"/> 42	Tegenspoor naar Contre-voie vers	<input type="checkbox"/> 34	Aantal rijtuigen Last Nrs van de krachtvoertuigen in dienst Charge N° des engins moteurs en service
<input type="checkbox"/> 1	Incident Incident																												
<input type="checkbox"/> 2	Nood Détresse																												
<input type="checkbox"/> 3	Ongeval Accident																												
<input type="checkbox"/> 11	Met gewonden Avec blessés																												
<input type="checkbox"/> 12	Met gevaarlijke goederen Avec marchandises dangereuses gevaarcode nr code de danger n°																												
<input type="checkbox"/> 13	Met versperde sporen op Avec voies obstruées sur la lijn nr ligne n°																												
<input type="checkbox"/> 21	Normaal spoor naar Voie normale vers																												
<input type="checkbox"/> 22	Tegenspoor naar Contre-voie vers																												
<input type="checkbox"/> 31	Datum Date																												
<input type="checkbox"/> 32	Beweging Mouvement																												
<input type="checkbox"/> 33	Lijn nr afstandspunt of plaats Ligne n° cumulée ou endroit van de stilstand de l'arrêt																												
<input type="checkbox"/> 41	Normaal spoor naar Voie normale vers																												
<input type="checkbox"/> 42	Tegenspoor naar Contre-voie vers																												
<input type="checkbox"/> 34	Aantal rijtuigen Last Nrs van de krachtvoertuigen in dienst Charge N° des engins moteurs en service																												
<p>De trein kan op eigen kracht verder rijden Le train peut poursuivre sa marche par ses propres moyens</p>		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; text-align: center;">Volledige Convoi Entier</td> <td style="width: 20px; text-align: center;">Voorste deel Partie avant</td> <td style="width: 20px; text-align: center;">Achterste deel Partie arrière</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">A</td> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">C</td> </tr> </table>	Volledige Convoi Entier	Voorste deel Partie avant	Achterste deel Partie arrière	A	B	C																					
Volledige Convoi Entier	Voorste deel Partie avant	Achterste deel Partie arrière																											
A	B	C																											
51	Afwaarts Vers l'aval																												
52	Opwaarts Vers l'amont																												
53	Met trekkracht beperkt tot Avec l'effort de traction réduit à %																												
54	Met een maximumsnelheid van km/h A une vitesse maximum de km/h																												
55	Mits toelating Moyennant autorisation																												
56	Op voorwaarde dat de nevenliggende sporen vrij zijn A condition que les voies adjacentes soient libres																												
57	Tot op de eerste plaats waar kan uitgeweken worden Jusqu'au premier endroit où le garage est possible																												
<p>De trein kan weggevoerd worden met hulpelementen Le train peut être évacué avec des éléments de secours</p>																													
61	Afwaarts Vers l'aval																												
62	Opwaarts Vers l'amont																												
63	Na tussenkomst van de hulpploeg Après intervention de l'équipe de secours	M																											
64	Op voorwaarde dat de nevenliggende sporen vrij zijn A condition que les voies adjacentes soient libres	ES																											
<p>Wanneer de informatie per telefoon of per radio wordt overgemaakt Transmission de l'information par téléphone ou par radio</p>																													
71	Naam en graad van de verwittigde bediende Nom et grade de l'agent informé																												
<p>Tijdelijke afdekking van de hinder Couverture temporaire de l'obstacle</p>																													
81	Kortsluitkabel geplaatst : lijn nr afstandspunt Câble de court-circuitage placé : ligne n° Cumulée																												
82	Handstoppein geplaatst : lijn nr afstandspunt Signal mobile d'arrêt placé : ligne n° Cumulée																												
91	De bestuurder dient nr voorziet dat hij niet tijdig zal toekomen in station om te verzekeren																												
91	Le conducteur, service n° prévoit de ne pas arriver à temps en gare de pour assurer																												

Bewaartermijn : 3 maand / Délai de garde : 3 mois

Voorlopig bijvoegsel bericht nr. 795



E 377

TOELATING OM DE RIT VOORT TE ZETTEN
AUTORISATION DE REMISE EN MARCHÉ

ARE 123.32
HLT - 3 VII

BEWEGING nr
MOUVEMENT n°

11 - Naar (station of blokpost)
- Vers (gare ou poste de block)

12 - Tot station (1)
- Jusqu'à la gare de (1)

21 - Grote beweging
- Grand mouvement

22 - Kleine beweging
- Petit mouvement

31 - Regime normaal spoor
- Régime de voie normale

32 - Regime tegenspoor
- Régime de contre-voie

41 - Met vaste seinen
- Avec signaux fixes

42 - Met vaste seinen tot sein (kenmerk) (KP) en zonder
vaste seinen afwaarts van dit sein
- Avec signaux fixes jusqu'au signal (identité) (BK) et
sans signaux fixes en aval de ce signal

43 - Zonder vaste seinen
- Sans signaux fixes

Tot
(2) Jusqu'à

51 - M 2 - KP
- M 2 - BK

52 - Vast sein (kenmerk) (KP)
- Signal fixe (identité) (BK)

Tussenblokposten
(2) Postes intermédiaires

53 - Geen of BD
- Néant ou HS

54 - In dienst (nr.) (KP)
- En service (n°) (BK)

OVERSCHRIJDEN VAN DE OW
FRANCHISSEMENT DES PN

61 - Geen SF 05
- Pas de SF 05

62 - SF 05 tot OW KP
- SF 05 jusqu'au PN BK

SNELHEIDSBEPERKINGEN (2)
REDUCTIONS DE VITESSE

71 - Geen
- Néant

72 - km/h van KP tot KP
- km/h de BK à BK

Verleend door (naam) (grand)
Accordée par (nom) (grade)

Op (datum) (uur)
Le (date) (heure)

Toelating nummer (3) Handtekening (4)

N° d'autorisation (3) Signature (4)

(1) Enkel wanneer de ontvangst beperkt is tot dit station
(2) Enkel wanneer de bestuurder met deze volochingen beschikt
(3) Wanneer de toelating per radio of per telefoon overgenomen wordt
(4) Wanneer de toelating aan de bestuurder van de hulpelmenteen wordt overhandigd

(1) Uniquement si l'envoi est limité à cette gare
(2) Uniquement si le conducteur ne dispose pas de ces éléments
(3) En cas de transmission par radio ou par HF
(4) En cas de remise au conducteur des éléments de service

AANVRAAG VOOR PERSOONSBEVEILIGING DEMANDE DE PROTECTION DU PERSONNEL		E 374
De bestuurder van de beweging nr. <input type="text"/> Le conducteur du mouvement n° <input type="text"/>		vraagt : demande :
<input type="checkbox"/>	het sperren van de bewegingen op spo(o)r(en) le blocage des mouvements sur voie(s)	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	een snelheidsbeperking tot 170 km/u op spo(o)r(en) (*) une limitation de vitesse à 170 km/h sur voie(s)	<input type="text"/>
tussen km entre km	<input type="text"/>	en km et km <input type="text"/>
op lijn nr. sur la ligne n°	<input type="text"/>	Uur Heure <input type="text"/>
(*) Enkel op de hogesnelheidslijnen Uniquement sur les lignes à grande vitesse		
<input type="checkbox"/>	het sperren van de bewegingen werd verwezenlijkt op spo(o)r(en) le blocage des mouvements est réalisé sur voie(s)	<input type="text"/>
<input type="checkbox"/>	een snelheidsbeperking tot 170 km/u werd opgelegd op spo(o)r(en) (*) une limitation de vitesse à 170 km/h est imposée sur voie(s)	<input type="text"/>
tussen km entre km	<input type="text"/>	en km et km <input type="text"/>
op lijn nr. sur la ligne n°	<input type="text"/>	
(*) Enkel op de hogesnelheidslijnen Uniquement sur les lignes à grande vitesse		
Datum Date	Uur Heure	Telegram nr. Télégramme n°
De persoonsbeveiliging mag afgeschaft worden voor beweging nr. <input type="text"/> om <input type="text"/> uur. La protection du personnel peut être supprimée pour mouvement n° <input type="text"/> à <input type="text"/> heure.		
Naam van de bestuurder Nom du conducteur <input type="text"/>		
Bewaringstermijn : 3 maand		

