

TABEL VAN DE VAN KRACHT ZIJNDE BIJVOEGSELS BIJ
HET BOEKJE HLT, DEEL 3, HOOFDSTUK VIII,
UITGEGEVEN MET BERICHT Nr..7T/1992

Deze tabel vervangt elke vroeger uitgegeven tabel.

Nr. van het bijvoegsel	Nr. en jaar van het bericht	Nr. van de vervangen en bijgevoegde bladzijden	Gewijzigde tekst	Opmerkingen



INHOUDSTAFEL.

HOOFDSTUK VIII - VERKEER VAN DE TREINEN IN DE NOORD-ZUID-
VERBINDING (LIJN O)

Nummers van de artikels		Bladz.
1.	<u>SPOREN EN VERKEERSRICHTINGEN</u>	1
2.	<u>EINDSEINEN</u>	1
3.	<u>TOEGELATEN SNELHEDEN</u>	1
4.	<u>SEININRICHTING</u>	1
5.	<u>OVERSCHRIJDEN VAN DE GESLOTEN PERMISSIEVE SEINEN</u>	2
6.	<u>STILSTAND VOOR HET GESLOTEN INRITSEIN VAN BRUSSEL-CENTRAAL</u>	2
7.	<u>AAN HET PERRON PLAATSEN TE BRUSSEL-CENTRAAL VAN KONVOOIEN SAMENGESTELD UIT REIZIGERS- MATERIEEL</u>	2
8.	<u>CLAXONTONEN</u>	2
9.	<u>BEVEILIGING VAN HET PERSONEEL</u>	3
10.	<u>TELEFOONLIJN</u>	3



HOOFDSTUK VIII

VERKEER VAN DE TREINEN IN DE NOORD-ZUIDVERBINDING (LIJN 0)

1. SPOREN EN VERKEERSRICHTINGEN

De Noord-Zuidverbinding bevat 6 sporen, genummerd van I tot VI.

Sporen I, III en V worden normaal bereden in de richting Zuid-Noord; de sporen II, IV en VI in de richting Noord-Zuid.

Te Brussel-Congres en Brussel-Kapellekerk zijn de sporen I en II niet uitgerust met reizigersperrons.

Brussel-Centraal beschikt bijkomend over een doodspoor.

2. EINDSEINEN

De nachtseinen zijn van toepassing (zie deel 2, hoofdstuk XI).

3. TOEGELATEN SNELHEDEN

De referentiesnelheid van de lijn 0 bedraagt 50 km/h.

Het referentiesnelheidsbord is vervangen door een verlicht wit getal 5 dat op de stopseinen aan het begin van de lijn vertoond wordt.

De snelheidsbeperkingen eigen aan het materieel en aan de remmingsvoorwaarden zijn bepaald in het boekje van de bestuurders, deel 6, hoofdstuk III.

4. SEININRICHTING

Ondanks het feit dat de stopseinen op korte afstand van elkaar ingeplant zijn wordt het seinbeeld groen-geel-vertikaal slechts op enkele seinen ter hoogte van Brussel-Congres vertoond.

5. **OVERSCHRIJDEN VAN DE GESLOTEN PERMISSIEVE SEINEN**

De bestuurder vult geen formulier S421 in om de gesloten permissieve seinen te overschrijden.

De bestuurder stopt even vóór het gesloten permissief sein; hij vertrekt vervolgens opnieuw en eerbiedigt de rit op het zicht tot aan de voet van het volgend groot stopsein. De maximumsnelheid bij de rit op het zicht in de tunnel mag de 20 km/h niet overschrijden.

Wanneer het konvooi tot stilstand gebracht is vóór het gesloten permissief inritsein van Brussel-Congres of Brussel-Kapellekerk, mag de bestuurder pas opnieuw vertrekken nadat hij er zich van verzekerd heeft dat hij zijn trein volledig aan het perron kan brengen.

5. **STILSTAND VOOR HET GESLOTEN INRITSEIN VAN BRUSSEL-CENTRAAL**

De inritseinen van Brussel-Centraal zijn niet permissieve seinen uitgerust met een telefoonkast.

Wanneer het inritsein gesloten is en de bestuurder vaststelt dat het voorgaande konvooi nog aan het perron staat, wacht hij tot dit laatste vertrekt en het inritsein open komt.

Het inritsein kan zich automatisch openen in kleine beweging zodra de kop van het vorige konvooi passeert aan het stopsein op het einde van het perron. Het inritsein kan nadien zonder tussentijdse toezetting geopend worden in grote beweging.

Zo de bestuurder vaststelt dat het sein gesloten blijft na het vertrek van het voorgaande konvooi (of wanneer hij geen konvooi aan het perron ziet), begeeft hij zich naar de telefoon van het sein om de overschrijdingsformaliteiten te vervullen.

. **AAN HET PERRON PLAATSEN TE BRUSSEL-CENTRAAL VAN KONVOOIEN SAMENGESTELD UIT REIZIGERSMATERIEEL**

Zie deel 3, hoofdstuk IV, artikel 12.2, punt b).

. **CLAXONTONEN**

Alleen de geluidsseinen die voorgeschreven zijn in geval van gevaar (zie deel 2, hoofdstuk XI) mogen in de tunnel gegeven worden.

9. BEVEILIGING VAN HET PERSONEEL

Wanneer men verplicht is te voet in de tunnel te gaan moet men :

- de paden gebruiken in de richting die tegenovergesteld is aan die van het treinverkeer;
- wanneer er een konvooi nadert, zich plaatsen tussen de pijlers en er blijven staan tot het konvooi voorbijgereden is;
- zich in de stations verplaatsen op de perrons.

Daar de bovenleidingen die door de tunnel lopen laag gespannen zijn, moeten de voorzorgsmaatregelen die voorgeschreven zijn in de nabijheid van elektrische installaties, strikt in acht genomen worden.

10. TELEFOONLIJN

Een alarmtelefoon is geplaatst in de nabijheid van elk bestendig permissief sein.

Elke alarmtelefoon wordt geïdentificeerd door een nummer van 2 cijfers. Zwarte pijlen, aangebracht op de muren en de pijlers duiden aan waar de dichtsbijgelegen alarmtelefoon zich bevindt.

Door middel van deze alarmtelefoons treedt de bestuurder in verbinding met de regelaar van het opwaartse hoofdstation (Noord of Zuid).

De regelaar kan hem doorverbinden met de verdeler M of ES.



**TABEL VAN DE VAN KRACHT ZIJNDE
BIJVOEGSELS BIJ HET BOEKJE HLT 3.IX ,
UITGEGEVEN MET BERICHT
Nr. 5T VAN 17.01.94**

Deze tabel vervangt elke vroeger uitgegeven tabel.

Nr. van het bijvoegsel	Nr. en jaar van het bericht	Nrs. van de vervangen of bijgevoegde bladzijden	Gewijzigde tekst	Opmerkingen
1	2	3	4	5



INHOUDSTAFEL

HOOFDSTUK IX - VERKEER VAN DE TREINEN OP DE HELLENDE VLAKKEN LUIK-GUILLEMINS - ANS

	Bladz.
1 ALGEMEENHEDEN	1
1.1 Profiel van de lijn	1
1.2 Geldigheid van de reglementering.....	1
1.3 Remmingsvoorwaarden voor het verkeer op de hellende vlakken	1
1.4 Begeleiding van de treinen en verplichtingen van het begeleidingspersoneel.....	2
1.5 Onvoorziene stilstand op de vlakken.....	2
1.6 Storing aan de telefoon van een sein.....	2
2 OPRIJDEN VAN DE HELLENDE VLAKKEN	3
2.1 Opdrukken van gesleepte treinen.....	3
2.1.1 Principes van het opdrukken op de hellende vlakken	3
2.1.2 Reeksen van locomotieven die toegelaten zijn om treinen op te drukken op de hellende vlakken	4
2.1.3 Seinen op de voertuigen en de krachtvoertuigen	4
2.1.4 Inlichtingen voor de bestuurders	5
2.2 Vertrek van opgedrukte treinen naar de hellende vlakken.....	6
2.2.1 Toelating om aan te zetten te Luik-Guillemins	6
2.2.1.1 De AVG wordt gebruikt	6
2.2.1.2 De AVG kan niet gebruikt worden	7
2.2.2 Aanzetten van opgedrukte treinen te Luik-Guillemins.....	7
2.3 Vertragen van een opgedrukte trein op de hellende vlakken.....	8
2.4 Stilstand van een opgedrukte trein op de hellende vlakken.....	9
2.4.1 Sleeplocomotief	9
2.4.2 Opdruklocomotief	9
2.4.3 Het opdrukken wordt verzekerd door twee locomotieven	9

2.5 Toevallig loskomen van de niet aangehaakte opdruklocomotief.....	10
2.5.1 In het sporencomplex van Luik-Guillemins	10
2.5.1.1 De sleeplocomotief	10
2.5.1.2 De opdruklocomotief.....	10
2.5.2 Buiten het sporencomplex van Luik-Guillemins	11
2.5.2.1 De sleeplocomotief	11
2.5.2.2 De opdruklocomotief.....	11
2.6 Aanzetten van een opgedrukte trein na een onvoorzienne stilstand op de hellende vlakken.....	12
2.6.1 Aanzetten door gebruik te maken van de radioverbinding grond-trein	12
2.6.2 Aanzetten door gebruik te maken van de claxon	14
2.7 Voorzien loskomen van de opdruklocomotief die niet aan de trein aangehaakt is	14
2.8 Afhaken van de opdruklocomotief	15
2.9 Verkeer van motorstellen op de hellende vlakken.....	15
2.10 Storing aan de seininrichting.....	15
3 AFDALING VAN DE HELLENDE VLAKKEN	16
3.1 Werkingsproef van de rem tijdens de rit.....	16
3.2 Maximumsnelheid.....	16
3.2.1 Maximum toegelaten snelheid	16
3.2.2 Bepalen van de maximum toegelaten snelheid in geval van afzonderen van remmen.....	16
3.3 Storing aan de seininrichting.....	16
4 EVACUATIE.....	17

HOOFDSTUK IX

VERKEER VAN DE TREINEN OP DE HELLENDE VLAKKEN LUIK-GUILLEMINS - ANS

1 ALGEMEENHEDEN

1.1 Profiel van de lijn

Tussen Luik-Guillemins en Ans heeft de lijn twee hellende vlakken van ongeveer 30 mm/m die met elkaar verbonden zijn door een kort, licht hellend baanvak. Het geheel wordt aangeduid met de benaming "hellende vlakken".

1.2 Geldigheid van de reglementering

Het treinverkeer op de hellende vlakken Luik-Guillemins - Ans is onderworpen aan al de onderrichtingen van het boekje HLT, met in achtname van de afwijkingen die in dit hoofdstuk zijn opgenomen.

1.3 Remmingsvoorwaarden voor het verkeer op de hellende vlakken

De remmingsvoorwaarden waaraan de treinen moeten voldoen om op de hellende vlakken te mogen rijden, zijn opgenomen in het boekje HLT 6.III

Losrijdende locomotieven waarvan de automatische rem buiten dienst is, zijn verboden op de hellende vlakken (zie HLT 6.III).

De remproeven die moeten uitgevoerd worden alvorens de konvoeien op de hellende vlakken mogen rijden, en de maximum toegelaten snelheid bij de afdaling en het oprijden, na een remincident, zijn opgenomen in het boekje HLT 6.III en 6.IV .

1.4 Begeleiding van de treinen en verplichtingen van het begeleidingspersoneel

Bij de afdaling moeten de goederentreinen en de diensttreinen die geremd zijn in het regime G, verplicht begeleid worden door een bediende die plaats neemt in de stuurcabine op kop van de trein. Deze bediende moet goed letten op het besturen van de trein en zich klaar houden om op te treden in geval van onmacht van de bestuurder. Hij houdt vooral toezicht op de snelheid van de trein.

De reizigerstreinen worden op de hellende vlakken door een treinchef begeleid wanneer het voorgeschreven is in het boekje HLT 3.III .

De treinchef van een reizigerstrein blijft tijdens gans de duur van de afdaling oplettend voor eventuele alarmgeluidsseinen, die door de bestuurder kunnen gegeven worden.

Wanneer de treinchef, of elke andere bediende van de treindienst die zich op de trein bevindt (inbegrepen een bestuurder die in losse dienst rijdt), het alarmgeluidsein hoort, brengt hij onmiddellijk het noodsein in werking en zet zoveel mogelijk immobilisatierekken vast. Hij handelt evenzo op eigen initiatief wanneer hij vaststelt dat de trein gevaarlijk snel begint te rijden.

1.5 Onvoorziene stilstand op de vlakken

Tijdens een onvoorziene stilstand op de vlakken wordt het onbeweeglijk houden en de eventuele immobilisatie verzekerd volgens de voorschriften van het boekje HLT 6.III.

Indien de immobilisatie niet kan verzekerd worden zoals voorzien in het boekje HLT 6.III of indien de drukluchtproductie wegvalt, verklaart de bestuurder de trein onmiddellijk in nood.

1.6 Storing aan de telefoon van een sein

Om de overschrijdingsformaliteiten van een sein waarvan de telefoon gestoord is te vervullen, mag de bestuurder op de hellende vlakken gebruik maken van een alarmtelefoon.

Op de hellende vlakken zijn de alarmtelefoons gelijkgesteld met reservetelefoons.

2 OPRIJDEN VAN DE HELLENDE VLAKKEN

2.1 Opdrukken van gesleepte treinen

2.1.1 Principes van het opdrukken op de hellende vlakken

Indien de last of de sleepvoorwaarden zulks vereisen, worden één of twee locomotieven achteraan de trein toegevoegd, om de trein bij het oprijden van de hellende vlakken op te drukken.

Het aantal locomotieven dat in de samenstelling van de trein motorkracht mag ontwikkelen is beperkt tot drie, hetzij één op kop en twee aan staart, hetzij twee op kop en één aan staart. Wanneer zich aan staart twee locomotieven bevinden moeten deze aan elkaar gekoppeld zijn (1)

Het opdrukken wordt verwezenlijkt, hetzij:

- a) door een speciale opdruklocomotief met verbrede buffers. In dit geval:
 - moeten de verbrede buffers van de opdruklocomotief naar het op te drukken stel gericht zijn;
 - is het om veiligheidsredenen voor de rangeerder verboden om de locomotief met verbrede buffers aan het stel aan te haken;
 - niettegenstaande zij niet aangehaakt is, mag de locomotief met verbrede buffers opdrukken van op om het even welk vertrekspoor.
- b) door een gewone locomotief van een reeks die toegelaten is volgens het artikel 2.1.2 .
 In dit geval is de aanhaking van de locomotief aan het stel verplicht, behalve voor het vertrek naar normaal spoor vanaf de sporen XIII en XIV.
- c) door twee aan elkaar gekoppelde gewone locomotieven die tot één van de reeksen behoren die toegelaten zijn volgens het artikel 2.1.2 . In dit geval:

(1) Aanhaken = de mechanische verbinding verwezenlijken.
 Koppelen = aanhaken en de pneumatische en elektrische verbindingen verwezenlijken.

- worden bij voorkeur in treinschakeling-gekoppelde locomotieven (TS) gebruikt; de aanhaking van de in TS-gekoppelde locomotieven aan het stel is verplicht, behalve voor het vertrek naar normaal spoor vanaf de sporen XIII en XIV;
- mogen bij gebrek aan in TS-gekoppelde locomotieven, locomotieven in dubbele tractie (DT) gebruikt worden; de aanhaking van de locomotieven in DT is verplicht ongeacht het vertrekspoor.

Een niet aangehaakte locomotief drukt de treinen op tot aan KP 95.430.

De aan het stel aangehaakte opdruklocomotieven blijven aan de trein tot in het station Ans.

Gedurende het opdrukken moet het TBL-dispositief van de opdruklocomotief tijdelijk buiten dienst gesteld worden.

2.1.2 Reeksen van locomotieven die toegelaten zijn om treinen op te drukken op de hellende vlakken

De CFL-locomotieven van de reeks 18 en alle NMBS-locomotieven, behalve deze van de reeksen 15, 16, 18, 20, 91 en 92 mogen de treinen op de hellende vlakken opdrukken.

Het opdrukken door twee elektrische locomotieven is slechts toegelaten in geval van locomotieven met JH, maar het is verboden als beide locomotieven van de reeks 26 zijn.

2.1.3 Seinen op de voertuigen en de krachtvoertuigen

Zowel bij het oprijden van de hellingen als bij de terugkeer naar Luik-Guillemins draagt de opdruklocomotief (of het geheel van twee gekoppelde locomotieven) twee witte lichten vooraan en twee rode lichten achteraan.

Het laatste voertuig van de opgedrukte trein draagt eindseinen, zelfs als de opdruklocomotief aan de trein aangehaakt is.

Bij treinen die te Luik-Guillemins toekomen en die reeds opgedrukt zijn door een (of twee) gekoppelde locomotie(f)(ven), moeten de seinen van de voertuigen en locomotieven niet aangepast worden in Luik-Guillemins vooraleer de hellende vlakken op te rijden.

2.1.4 Inlichtingen voor de bestuurders

Door middel van een fiche E286 waarop de reeksnummer van de opdruklocomotie(f)(ven) voorkomt, informeert de stationschef de bestuurder aan kop van de trein over:

- de toegelaten maximumsnelheid van de opdruklocomotief, indien deze lager is dan 100 km/h;
- de aanwezigheid in de trein van drie elektrische locomotieven in dienst (1);
- de aanhaking van de opdruklocomotief aan het stel; deze vermelding legt een stilstand op te Ans om de opdruklocomotief af te haken.

Op dezelfde wijze wordt de bestuurder van de opdruklocomotief ingelicht, wanneer de trein gesleept wordt door een locomotief van de reeks 20 (1) .

Wanneer in tegenstelling met de voorziene dienst de trein wordt opgedrukt (of niet wordt opgedrukt), wordt de bestuurder hiervan mondeling ingelicht door de stationschef indien het vertrek gebeurt vanaf de sporen VI tot XII te Luik-Guillemins (sporen niet voorzien van een aanduider "ALL") .

(1) Informatie nodig om de verkeersbeperkingen van de elektrische locomotieven toe te passen (zie boekje HLT 4.1).

2.2 Vertrek van opgedrukte treinen naar de hellende vlakken

2.2.1 Toelating om aan te zetten te Luik-Guillemins

2.2.1.1 De AVG wordt gebruikt

Als de opdruklocomotief klaarstaat om de trein op te drukken, bedient de bestuurder van de opdruklocomotief één van de op het einde van het perron geplaatste schakelaars. Deze bewerking veroorzaakt:

- het oplichten van een controlelamp, in de nabijheid van de bewerkte schakelaar, die bevestigt dat de mededeling werd overgemaakt;
- het oplichten van een witte lamp (gemarkt "ALLEGE") op de bedieningskastjes van de AVG, om de stationschef te melden dat de opdruklocomotief klaar staat;
- het oplichten van de aanduiders "ALL" die nabij de laatste twee AVG kant Ans geplaatst zijn (alleen bij de sporen XIII en XIV). Het oplichten van de aanduiders "ALL" meldt aan de bestuurder van de koplocomotief dat de trein zal opgedrukt worden.

Als twee locomotieven de trein moeten opdrukken en ze afzonderlijk tegen de trein komen, wordt de bestuurder van de eerste locomotief door de stationschef verwittigd dat een tweede opdruklocomotief voorzien is. In dat geval wordt de schakelaar bewerkt door de bestuurder van de tweede locomotief na er zich van vergewist te hebben dat beide locomotieven onderling gekoppeld en klaar zijn om op te drukken.

Voor alle opgedrukte treinen, zowel reizigers- als goederentreinen, wordt de AVG bediend door de stationschef, die er zich voorafgaandelijk van vergewist dat:

- de witte lamp "ALLEGE" brandt;
- de verrichtingen gedaan zijn;
- de reisweg aangelegd is (witte lamp knippert op het bedieningskastje van de AVG).

Het ontsteken van de witte lichten van de AVG geeft aan de bestuurder van de opdruklocomotief de toelating om aan te zetten.

Indien door de grote lengte van de trein de bestuurder van de opdruklocomotief de AVG niet kan waarnemen, gebeurt het vertrek zoals voorzien in het artikel 2.2.1.2.

2.2.1.2 De AVG kan niet gebruikt worden

Als de AVG niet kan gebruikt worden tengevolge van een storing of omdat het onmogelijk is het vertreksein open te zetten, worden volgende voorschriften toegepast:

- de stationschef licht de bestuurders van de sleep- en de opdruklocomotieven in van de toestand;
- de stationschef vergewist zich bij de treinchef dat de verrichtingen gedaan zijn;
- de stationschef geeft mondeling het vertrekbevel aan de bestuurder van de sleeplocomotief na hem eventueel een S422 voor het overschrijden van het vertreksein te hebben afgeleverd;
- na zich ervan te hebben vergewist dat het vertreksein open staat (of na ontvangst van een overschrijdingsbevel voor dat sein), verzoekt de bestuurder van de sleeplocomotief de bestuurder van de opdruklocomotief om aan te zetten door het geven van twee lange claxontonen;
- de bestuurder van de opdruklocomotief herhaalt dit geluidsein en zet aan;
- de stationschef komt tussenbeide indien de bestuurder van de opdruklocomotief het geluidsein niet hoort.

2.2.2 Aanzetten van opgedrukte treinen te Luik-Guillemins

Tijdens het aanzetten op de hellende vlakken moet de verwarming onderbroken worden totdat een snelheid van 25 km/h bereikt is.

De bestuurder van de opdruklocomotief zet aan zodra hij de toelating ontvangen heeft. Hij alleen brengt de trein in beweging. De opdrukkraft dient geregeld in functie van de last van de trein, zonder één derde van de maximumkracht te overschrijden.

De maximale motorkracht mag slechts aangewend worden nadat de opdruklocomotief de laatste wissel van de wisselstraat naar het hoofdspoor heeft overschreden.

De motorkracht van de sleeplocomotief wordt derwijze beperkt dat de snelheid van 40 km/h niet wordt overschreden in de wissels van de uitritwisselstraat van het station. Evenwel kan bij vertrek vanaf de sporen XIII en XIV een hogere snelheid toegelaten worden door het branden van een selectief snelheidssein.

Wanneer dat selectief sein brandt, regelt de bestuurder van de sleeplocomotief derwijze de motorkracht, dat slechts na doorrit van de opdruklocomotief aan het selectief snelheidssein de snelheid van 40 km/h overschreden wordt.

Vanaf het stopsein B990 mag de motorkracht geleidelijk tot het maximum worden opgedreven.

2.3 Vertragen van een opgedrukte trein op de hellende vlakken

Wanneer een opgedrukte trein op de hellende vlakken vertraagt, vermindert de bestuurder van de opdruklocomotief de motorkracht derwijze dat de verhoging van de drukkracht beperkt wordt.

2.4 Stilstand van een opgedrukte trein op de hellende vlakken

2.4.1 Sleeplocomotief

Om een trein op de hellende vlakken tot stilstand te brengen, gebruikt de bestuurder van de sleeplocomotief de automatische rem tot de trein volledig stilstaat.

Vervolgens sluit hij de rechtstreekse rem van de locomotief volledig aan, en houdt hij de trein onbeweeglijk door het verwezenlijken van een drukvermindering van 1,5 bar in de leiding van de automatische rem.

2.4.2 Opdruklocomotief

Zodra de bestuurder van de opdruklocomotief bemerkt dat de trein wordt afgeremd, vermindert hij de motorkracht tot de waarde die nodig is om het contact met de trein te behouden.

Zodra de trein stilstaat sluit de bestuurder van de opdruklocomotief de rechtstreekse rem volledig aan en onderbreekt de motorkracht.

Wanneer de opdruklocomotief niet is aangehaakt, lost de bestuurder dan gedeeltelijk de rechtstreekse rem om de locomotief te laten teruglopen over een afstand van ongeveer 0,5 meter; vervolgens houdt hij de opdruklocomotief onbeweeglijk door de rechtstreekse rem volledig aan te sluiten.

Wanneer de opdruklocomotief aan het stel aangehaakt is, sluit de bestuurder de rechtstreekse rem niet aan, aangezien het onbeweeglijk houden van de trein verzekerd wordt door de bestuurder van de sleeplocomotief.

2.4.3 Het opdrukken wordt verzekerd door twee locomotieven

De bestuurder van de in treinschakeling gekoppelde opdruklocomotieven (of de bestuurder van de eerste opdruklocomotief in geval van dubbele tractie) voert de verrichtingen uit voorzien in het artikel 2.4.2 .

2.5 Toevallig loskomen van de niet aangehaakte opdruklocomotief

2.5.1 In het sporencomplex van Luik-Guillemins

2.5.1.1 De sleeplocomotief

De bestuurder van de sleeplocomotief die het loskomen van de opdruklocomotief vaststelt, mag proberen zijn trein alleen verder te slepen.

Indien hij hierin niet slaagt of indien hij oordeelt dat zulks onmogelijk is, brengt hij de trein tot stilstand en wacht op de opdruklocomotief.

Hij zet opnieuw aan wanneer hij de twee lange claxontonen van de opdruklocomotief hoort.

Wanneer de opdruklocomotief na 5 minuten nog geen contact opgenomen heeft, wordt de trein in nood verklaard.

2.5.1.2 De opdruklocomotief

Wanneer de opdruklocomotief in het sporencomplex van Luik-Guillemins loskomt van de trein, voert de bestuurder een noodremming uit en houdt zijn locomotief onbeweeglijk.

De mondelinge toelating van de stationschef is vereist voor het opnieuw aanzetten van de opdruklocomotief.

Wanneer het opnieuw aanzetten van de opdruklocomotief toegelaten is, nadert de bestuurder van de opdruklocomotief voorzichtig het tot stilstand gekomen konvooi totdat zijn locomotief in contact komt met het konvooi. Vervolgens geeft hij twee lange claxontonen om de bestuurder van de sleeplocomotief te verwittigen dat hij gereed is en zet aan.

2.5.2 Buiten het sporencomplex van Luik-Guillemins

2.5.2.1 De sleeplocomotief

De bestuurder van de sleeplocomotief die het loskomen van de opdruklocomotief vaststelt (een vertraging van de trein en een verhoging van de tractiestroom), mag proberen zijn trein alleen verder te slepen.

Indien hij hierin niet slaagt of indien hij oordeelt dat zulks onmogelijk is, brengt hij de trein tot stilstand zoals beschreven in artikel 2.4 .

Het opnieuw aanzetten wordt nadien uitgevoerd zoals voorzien in artikel 2.6 .

2.5.2.2 De opdruklocomotief

Wanneer de opdruklocomotief loskomt van het konvooi voert de bestuurder onmiddellijk een noodremming uit tot volledige stilstand. Vervolgens rijdt hij verder op het zicht tot aan de voet van het eerst ontmoete groot stopsein waarvan hij de aanduidingen in acht neemt.

Gesloten stopseinen worden overschreden overeenkomstig de voorschriften van het boekje HLT 3.VI .

Wanneer de bestuurder vaststelt dat het konvooi gestopt is, nadert hij het konvooi voorzichtig, stopt er op $\pm 0,5$ meter van en houdt zijn locomotief onbeweeglijk door het volledig aansluiten van de rechtstreekse rem.

Het opnieuw aanzetten wordt nadien uitgevoerd zoals voorzien in artikel 2.6.

2.6 Aanzetten van een opgedrukte trein na een onvoorziene stilstand op de hellende vlakken

In het geval dat de opdruklocomotief niet aangehaakt is, geschiedt de coördinatie voor het opnieuw aanzetten:

- ofwel door het tijdelijk gebruik tussen de twee locomotieven van de radioverbinding grond-trein in werkingwijze "lokale radio" ;
- ofwel bij gebrek of bij storing aan de radioverbinding, door het geven van geluidsseinen met de claxon.

In het geval dat de opdruklocomotief aangehaakt is, geschiedt het aanzetten als volgt:

- zodra niets zich meer tegen de aanzetting verzet, zal de bestuurder van de sleeplocomotief de automatische rem lossen door de bedieningshandel van de remkraan in de vulstand te plaatsen en de rechtstreekse rem volledig aangesloten te houden; dertig seconden later, lost hij de rechtstreekse rem, schakelt de tractie in en verhoogt geleidelijk de motorkracht;
- zodra de bestuurder van de opdruklocomotief vaststelt dat het stel achteruitloopt, schakelt hij de tractie in en verhoogt geleidelijk de motorkracht.

In beide gevallen, indien de aanzetpoging niet lukt wordt de procedure herbegonnen. Na drie vruchteloze pogingen om aan te zetten wordt de trein in nood verklaard.

2.6.1 Aanzetten door gebruik te maken van de radioverbinding grond-trein

De bestuurder van de sleeplocomotief licht de dispatcher in via de radio en deelt hem mee dat hij gaat overschakelen naar werkingwijze "lokale radio" (kanaal 24), om in verbinding te treden met de bestuurder van de opdruklocomotief.

De bestuurder van de opdruklocomotief licht eveneens de dispatcher via de radio in dat hij gaat overschakelen naar werkingwijze "lokale radio" (kanaal 24).

De twee bestuurders schakelen de radio van hun krachtvoertuig over naar werkingwijze "lokale radio" (kanaal 24) en treden met elkaar in verbinding (gesproken mededelingen in simplex).

Zij identificeren zich respectievelijk als bestuurder van de sleeplocomotief en bestuurder van de opdruklocomotief en deze laatste meldt dat hij gereed is om aan te zetten.

De bestuurder van de sleeplocomotief verwittigt de bestuurder van de opdruklocomotief dat ze gaan aanzetten.

Vervolgens lost hij de automatische rem door de bedieningshandel van de remkraan in de vulstand te plaatsen en houdt de rechtstreekse rem volledig aangesloten.

Wanneer de bestuurder van de opdruklocomotief vaststelt dat het stel achteruitloopt, lost hij de rechtstreekse rem, schakelt de tractie in, verhoogt geleidelijk de motorkracht en verwittigt de bestuurder van de sleeplocomotief.

Bij het bekomen van deze informatie lost de bestuurder van de sleeplocomotief de rechtstreekse rem, schakelt de tractie in en verhoogt hij geleidelijk de motorkracht.

Wanneer het aanzetten geslaagd is schakelen beide bestuurders de radio grond-trein terug over naar werkingwijze "lijnradio" (kanaal 75) en de bestuurder van de sleeplocomotief licht de dispatcher in.

De boodschappen die tussen beide bestuurders moeten gewisseld worden, zijn opgenomen in bijlage 1.

Opmerkingen:

Indien de bestuurder van de opdruklocomotief geen boodschap ontvangt via de radio, past hij de procedure toe voorzien in artikel 2.6.2 .

Indien de bestuurder van de sleeplocomotief geen antwoord krijgt via de radio, past hij eveneens de procedure toe voorzien in artikel 2.6.2 .

Indien de bestuurder van de sleeplocomotief geen antwoord krijgt via de radio en evenmin het voorziene geluidsein waarneemt, verklaart hij de trein na 5 minuten in nood.

2.6.2 Aanzetten door gebruik te maken van de claxon

Na het tot stilstand komen en het onbeweeglijk houden van de trein zoals beschreven in het artikel 2.4 , opent de bestuurder van de sleeplocomotief een venster van zijn stuurcabine, schakelt hij in de mate van het mogelijke iedere geluidsbron op de locomotief uit (de drukluchtproductie moet nochtans verzekerd blijven) en blijft hij oplettend om het geluidsein te horen van de claxon van de opdruklocomotief.

Dertig seconden nadat de bestuurder van de opdruklocomotief deze onbeweeglijk heeft gehouden zoals beschreven in het artikel 2.4 , geeft hij twee lange claxontonen.

Wanneer de bestuurder van de sleeplocomotief dit geluidsein hoort, en zo niets zich er tegen verzet, lost hij de automatische rem door de bedieningshandel van de remkraan in de vulstand te plaatsen en houdt de rechtstreekse rem volledig aangesloten. Dertig seconden nadat hij de remkraan in de vulstand heeft geplaatst,lost hij de rechtstreekse rem, schakelt hij de tractie in en verhoogt geleidelijk de motorkracht om aan te zetten.

Wanneer de bestuurder van de opdruklocomotief vaststelt dat het stel achteruitloopt, lost hij de rechtstreekse rem, schakelt de tractie in en verhoogt geleidelijk de motorkracht.

Indien, na het geven van de twee lange claxontonen, de bestuurder van de opdruklocomotief het terug achteruitlopen van het stel niet vaststelt binnen de twee minuten, herhaalt hij het geluidsein.

2.7 Voorzien loskomen van de opdruklocomotief die niet aan de trein aangehaakt is

De bestuurder van de opdruklocomotief, die de trein gaat verlaten, vermindert geleidelijk de motorkracht teneinde reacties in de trein te voorkomen en om los te komen wanneer de opdruklocomotief ter hoogte van de brug, gelegen aan KP 95.430, komt.

Zodra de opdruklocomotief is losgekomen voert de bestuurder een noodremming uit om zich zo vlug mogelijk van de trein af te scheiden. Na de stilstand rijdt hij op het zicht tot aan de voet van het eerste ontmoete groot stopsein waarvan hij de aanduidingen in acht neemt.

Wanneer de opdruklocomotief terug moet keren naar Luik-Guillemins, stopt de bestuurder in het station Ans onmiddellijk afwaarts van het stopsein dat de terugrit zal toelaten.

2.8 Afhaken van de opdruklocomotief

De aangehaakte opdruklocomotief wordt afgehaakt in het station Ans. De bestuurder van de opdruklocomotief kondigt aan dat het afhaken gedaan is door het geven van twee lange claxontonen. De treinchef beschouwt de verrichtingen slechts als gedaan na het horen van dit geluidsein.

2.9 Verkeer van motorstellen op de hellende vlakken

De tractievoorwaarden voor het verkeer op de hellende vlakken zijn opgenomen in het boekje HLT 4.1.

2.10 Storing aan de seininrichting

Ten einde herhaalde stilstanden op de hellingen te vermijden, is een uitzonderlijke procedure toegestaan voor het overschrijden van de seinen.

De bestuurder mag de seinen op de hellende vlakken met uitzondering van het vertreksein en het inritsein van Ans als onbestaande beschouwen indien de stationschef de volgende melding ingeschreven heeft op zijn verslag M510 : "Alle seinen tot het inrijsein R39 van Ans (of RX39) niet inbegrepen, zijn als onbestaand te beschouwen". Het vertreksein moet opengezet worden. Indien dit niet mogelijk is, moet er een overschrijdingsbevel in grote beweging (S422 of gelijkwaardige melding op het verslag M510) afgeleverd worden aan de bestuurder.

Als deze procedure toegepast wordt, is het aanhaken van de eventuele opdruklocomotief verplicht.

3 AFDALING VAN DE HELLENDE VLAKKEN

3.1 Werkingsproef van de rem tijdens de rit

Vóór het afdalen moet de bestuurder ter hoogte van KP 90 000 een werkingsproef van de rem uitvoeren (verwenzelijken van een snelheidsvermindering van minimum 20 km/h door middel van de dienstrem en de doeltreffendheid van de rem nazien).

Als de bestuurder een gebrek aan de rem vaststelt tijdens deze proef, stopt hij onmiddellijk de trein.

3.2 Maximumsnelheid

3.2.1 Maximum toegelaten snelheid

70 km/h: - Alle treinen samengesteld uit reizigersmaterieel, de posttreinen inbegrepen, behalve de motorwagens van de reeksen 46 en 49.

50 km/h: - HKM, losrijdende locomotieven en treinen uitsluitend samengesteld uit locomotieven waarvan de maximum toegelaten snelheid 100 km/h of meer bedraagt;
- motorwagens van de reeksen 46 en 49.

25 km/h: - HKM, losrijdende locomotieven en treinen uitsluitend samengesteld uit locomotieven waarvan de maximum toegelaten snelheid lager is dan 100 km/h;
- de krachtvoertuigen van dienst Infrastructuur en de locotractoren.

3.2.2 Bepalen van de maximum toegelaten snelheid in geval van afzonderen van remmen

De bestuurder bepaalt de snelheid aan de hand van het boekje HLT 6.III .

3.3 Storing aan de seininrichting

Wanneer de inritseinen van Luik-Guillemins bestendig gedoofd zijn wordt de bestuurder ingelicht door het personeel van het station Ans.

4 EVACUATIE

Aan een trein die in nood is op de hellende vlakken, moet zo vlug mogelijk hulp geboden worden.

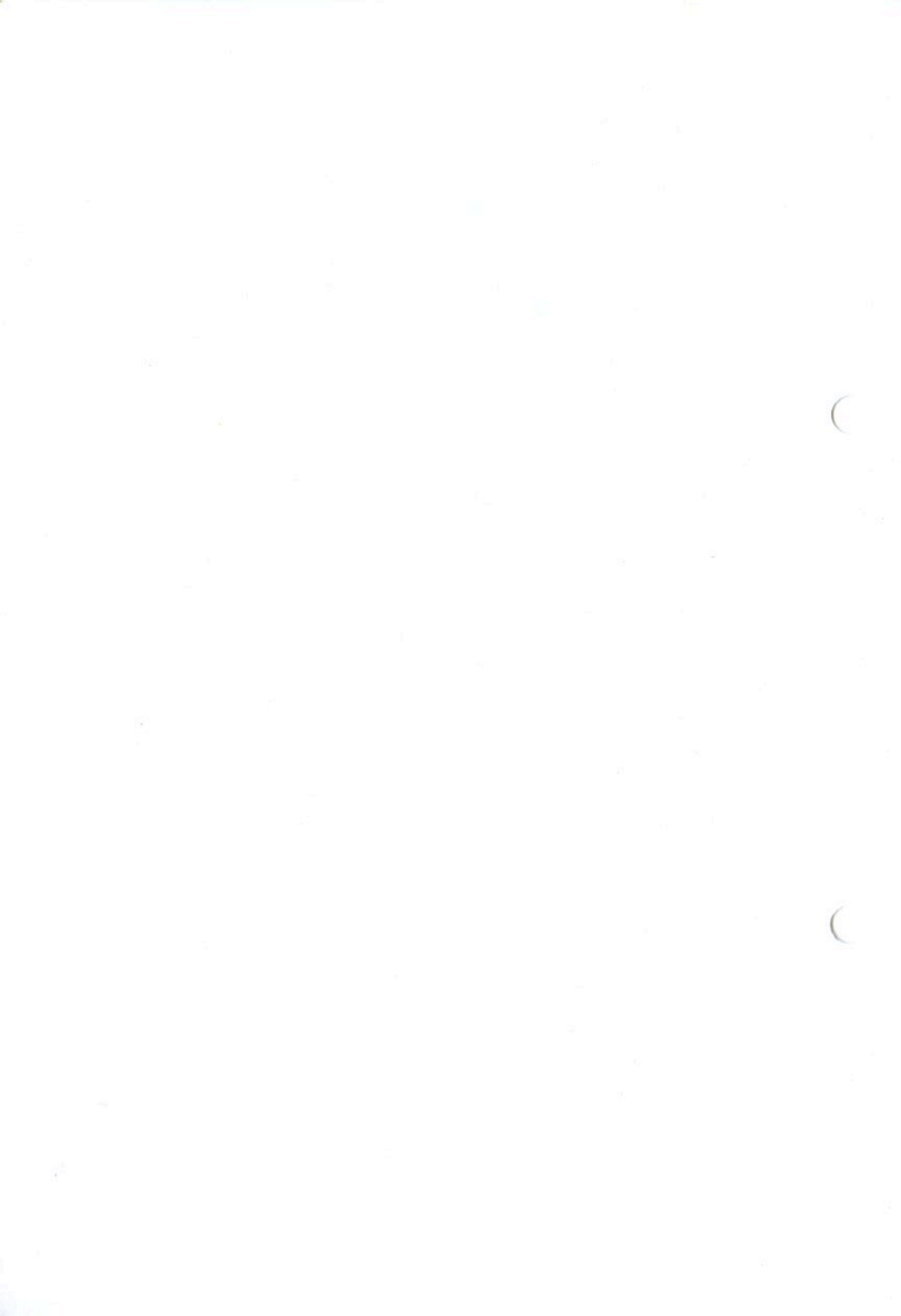
Op de hellende vlakken:

- mag de locomotief van een trein het stel niet verlaten om gebruikt te worden als hulpelement;
- is de evacuatie van een gesleepte trein met behulp van motorstellen en omgekeerd verboden;
- is het opdrukken van één of meerdere motorstellen door een locomotief en omgekeerd verboden.

Eén of meerdere motorstellen in nood mogen gekoppeld worden met één of meerdere motorstellen uitgerust met eenzelfde koppelings-systeem. De bestuurder bepaalt de verkeersvoorwaarden op basis van de voorschriften van het boekje HLT 4.

De evacuatie van motorstellen door middel van andere motorstellen in de richting van Ans, is verboden wanneer niet alle tractiemotoren van het volledige konvooi in dienst zijn.

De evacuatie op eigen kracht van motorstellen in nood in de richting van Luik-Guillemins, vereist steeds het akkoord van de bestuurder. De bestuurder oordeelt op basis van de beschikkingen van het boekje HLT 6. III of de remmingsmogelijkheden, waarover hij beschikt nog voldoende zijn om de beweging uit te voeren.



**RADIOBOODSCHAPPEN BIJ HET AANZETTEN VAN
OPGEDRUKTE TREINEN NA EEN ONVOORZIENE
STILSTAND OP DE HELLENDE VLAKKEN**

**Bestuurder van de sleep-
locomotief**

**Bestuurder van de opdruk-
locomotief**

Hier sleeplocomotief van trein ...
Maak U klaar om aan te zetten
(*Ici remorque du train*
Préparez le démarrage)
over (A vous)
⇒ ⇒

Hier opdruklocomotief van trein ...
Klaar om aan te zetten
(*Ici allège du train*
Prêt pour démarrage)
over (A vous)
⇐ ⇐

Hier sleeplocomotief van trein ...
Rem gelost
(*Ici remorque du train*
Les freins sont desserrés)
over (A vous)
⇒ ⇒

Hier opdruklocomotief van trein ...
Ik druk op
(*Ici allège du train*
Je pousse)
over (A vous)
⇐ ⇐

Hier sleeplocomotief van trein ...
Einde procedure
(*Ici remorque du train*
Fin de procédure)
over (A vous)
⇒ ⇒

Hier opdruklocomotief van trein ...
Einde procedure
(*Ici allège du train*
Fin de procédure)
Uit (*Terminé*)

**Bestuurder van de sleep-
locomotief**

**Bestuurder van de opdruk-
locomotief**

Indien de aanzetting niet slaagt

Hier sleeplocomotief van trein ...

Stop opdrukken

(Ici remorque du train)

Arrêtez le démarrage)

over *(A vous)*

⇒ ⇒

Hier opdruklocomotief van trein ...

Tractie onderbroken

(Ici allège du train)

Traction coupée)

over *(A vous)*

Opmerking:

Om de boodschappen gemakkelijker te verstaan moet het treinnummer
cijfer per cijfer gegeven worden.

**TABEL VAN DE VAN KRACHT ZIJNDE
BIJVOEGSELS BIJ HET BOEKJE HLT 3.X,
UITGEGEVEN MET BERICHT Nr. 17M van 12.86**

Deze tabel vervangt elke vroeger uitgegeven tabel.
Het bijvoegsel nr.2 is vervallen.

Nr. van het bijvoegsel	Nr. en jaar van het bericht	Nrs. van de vervangen en/of bijgevoegde bladzijden	Gewijzigde tekst	Opmerkingen
1	33 T/88	De bladzijden 1 en 2 van de inhoudstafel. De bladzijden 3/4, 5/6, 7/8, 13/14, 15/16, 17/18 en 21/22 evenals de bijlagen II en III. De bladzijde 6 bis.	Art. 4.5	
3	18T/94	De bladzijde 25/26 en de bijlagen II en III.	Nieuw art. 6.4.7.	
4	15T/95	De bladzijden 21 en 22.	Nieuw art. 5.7e	
5	25T/95	De bladzijden 7/8 en de bijlage III.	Opmerkingen bij art. 4.1	
6	32 T/97	Bijlage III		



DEEL 3.

HOOFDSTUK X.

RADIOVERBINDING GROND — TREIN.

Inhoudstafel.

Nrs. van de artikels		Bladz.
1.	ALGEMENE GEBRUIKSPRINCIPES ..	1
2.	WERKINGSWIJZE	1
3.	ALGEMENE OPROEPEN	4
3.1.	"ALARM"-OPROEP UITGEZONDEN DOOR EEN BESTUURDER	4 en 5
3.2.	ALGEMENE OPROEPEN UITGEZONDEN DOOR DE LIJNREGELAAR	5 en 6
4.	BOODSCHAPPEN IN CODE	6bis
4.1.	BOODSCHAP IN CODE NR. 1: IK MELD MIJ OP DE LIJN	7
4.2.	BOODSCHAP IN CODE NR. 2: IK TRACHT TE DEPANNEREN	8
4.3.	BOODSCHAP IN CODE NR. 3: DE DEPAN- NAGE IS GESLAAGD	8
4.4.	BOODSCHAP IN CODE NR. 4: IK BEN IN NOOD	8
4.5.	BOODSCHAP IN CODE NR. 5: IK VRAAG DE DIENST 100	9
4.6.	BOODSCHAP IN CODE NR. 6: IK VRAAG DE VERDELER M	9

Boekje hlt

3. X.

Inhoudstafel.

Bladz. 2.

Nrs. van de artikels		Bladz.
4.7.	BOODSCHAP IN CODE NR. 7: IK VRAAG DE VERDELER ES	10
4.8.	BOODSCHAP IN CODE NR. 8: IK VRAAG DE DEPANNEERDER	10
4.9.	BOODSCHAP IN CODE NR. 9: IK VRAAG DE SCHOUWER	10
4.10.	BOODSCHAP IN CODE NR. 10: IK VRAAG OM TE SPREKEN	11
4.11.	BOODSCHAP IN CODE NR. 11: STOP	11
4.12.	BOODSCHAP IN CODE NR. 12: RIT OP HET ZICHT	12
4.13.	BOODSCHAP IN CODE NR. 13: VERMINDERING VAN DE TOEGELATEN SNELHEID	12
4.14.	BOODSCHAP IN CODE NR. 14: VERNIETIGING BOODSCHAP NR. 11, 12 OF 13	13
4.15.	BOODSCHAP IN CODE NR. 15: INCIDENT OP DE LIJN	13
4.16.	BOODSCHAP IN CODE NR. 16: ERNSTIG INCIDENT OP DE LIJN	14
4.17.	BOODSCHAP IN CODE NR. 17: OPROEP OM EEN TREIN IN NOOD TER HULP TE KOMEN	14
4.18.	BOODSCHAP IN CODE NR. 18: VOORBEHOUDEN	14
4.19.	BOODSCHAP IN CODE NR. 19: VOORBEHOUDEN	14
4.20.	BOODSCHAP IN CODE NR. 20: UITNODIGING TOT SPREKEN	14
4.21.	BOODSCHAP IN CODE NR. 24: OVERGAAN NAAR LOKALE RADIO	15

Nrs. van de artikels		Bladz.
4.22	Boodschap in code nr. 28: oproep van de treinchef	15
5.	BEDIENING VAN DE RADIO-UITRUSTING	
5.1.	In dienst stellen	17
5.2.	Uitzenden van de algemene oproep "ALARM"	18
5.3.	Uitzenden van een boodschap in code	18
5.4.	Ontvangst van een boodschap in code	19
5.5.	Telefoonverbinding met een ander gekoppeld krachtvoertuig	19
5.6.	Telefonische verbinding met het stel ...	19
5.7.	Storingen aan de radio-uitrusting	21
5.8.	Buitendienst stellen	22
6.	GEBRUIK VAN DE RADIOVERBINDING GROND — TREIN OP DE NABURIGE NETTEN.	
6.1.	Gebruik op het NS-net	22
6.2.	Gebruik op het DB-net	22
6.3.	Gebruik op het CFL-net	22
6.4.	Gebruik op het SNCF-net	23

Bijlage I : Bedieningsbord van de radio.

Bijlage II : Invoeren van de identificatie van de trein.

Bijlage III : Nummers van de te gebruiken radiokanalen op het NMBS-net.



HOOFDSTUK X. – RADIOVERBINDING GROND – TREIN.

1. ALGEMENE GEBRUIKSPRINCIPES.

De radioverbinding grond – trein vult de bestaande communicatiemiddelen aan. Ze vervangt deze laatste niet en ze ontslaat de bestuurder geenszins van opdrachten, hem opgelegd door de reglementering.

De radioverbinding grond – trein moet gebruikt worden telkenmale de veiligheid of de regelmatigheid van de konvoien alsook de dienstverlening aan de reizigers er belang bij heeft.

Ingeval van overseining van een bevel met betrekking tot de veiligheid mag het bevel slechts dan beschouwd worden als overgeseind als het werd herhaald door de correspondent en deze laatste zich duidelijk heeft kenbaar gemaakt.

Onder de verschillende communicatiewijzen per radio (algemene oproep, gecodeerd bericht, selectief gesprek) gebruikt de regelaar of de bestuurder, in geval van nood, allereerst het snelste middel.

2. WERKINGSWIJZE.

De radioverbinding grond – trein kan op drie verschillende manieren verwezenlijkt worden:

- **In lijnradio:** laat de verbinding toe tussen bestuurders die rijden in eenzelfde lijngroep en de regelaar van deze lijn.
Dit systeem laat de uitwisseling toe, van gecodeerde berichten en mededelingen in gesproken taal in duplex. (1)
- **In lokale radio:** laat aan de bestuurder toe zich in verbinding te stellen met de regelaar van het station waar hij zich bevindt.
Dit systeem laat gesproken mededelingen toe in simplex. (2)

(1) De verbinding is in duplex wanneer er een verschillende frequentie gebruikt wordt voor het uitzenden en voor het ontvangen; de twee correspondenten kunnen simultaan met elkaar praten zoals bij een telefoongesprek.

(2) De verbinding is in simplex wanneer zowel het uitzenden als het ontvangen op dezelfde frequentie gebeurt; ze kan niet simultaan zijn.

Boekje hlt.

3. X.

Bladz. 2.

— In het systeem SNCF: laat aan de bestuurder toe op het SNCF-net in verbinding te treden met de lijnregelaar, met stations of met treinen.

Dit systeem laat gesproken mededelingen toe in semi-duplex. (1)

In lijnradio laat de duplexverbinding de verwezenlijking van volgende types van mededelingen toe:

- de algemene oproep;
- het op selectieve wijze uitwisselen van mededelingen in code;
- het op selectieve wijze uitwisselen van mededelingen in gesproken taal.

De algemene oproep kan door de lijnregelaar gericht worden tot al de uitgeruste krachtvoertuigen die in een bepaalde zone rijden; van zijn kant kan de bestuurder een alarmoproep uitzenden gericht aan de lijnregelaar en tot alle uitgeruste krachtvoertuigen die rijden in de omringende zone van de plaats waar de oproep wordt uitgezonden.

De meest voorkomende communicatie bestaat uit een uitwisseling van mededelingen in code waarbij het indrukken van drukknoppen bij de ene het oplichten van meldlampjes bij de andere bewerkstelligt. De mededelingen in code bevatten steeds het nummer van de trein, om het even of zij uitgaan van de bestuurder of van de lijnregelaar; de bestuurder van de trein is aldus de enige die de inlichtingen ontvangt die voor hem bestemd zijn (selectiviteit). De mededelingen in code, met betrekking tot de veiligheid, die aan de bestuurder worden overgemaakt, worden gevolgd door een mededeling in gesproken taal, gedurende dewelke de lijnregelaar zijn correspondent duidelijk identificeert (nr. van de trein, plaats waar hij zich bevindt).

Als de bestuurder met de lijnregelaar wenst te spreken, zendt hij eerst de overeenkomstige gecodeerde mededeling uit. De lijnregelaar antwoordt met een andere mededeling in code die tot gevolg heeft dat het, aan boord van het krachtvoertuig, mogelijk wordt een radiogesprek te beginnen.

(1) In het geval van een verbinding in semi-duplex kan het uitzenden en het ontvangen niet simultaan gebeuren ondanks het gebruik van verschillende frequenties voor beide.

Alle mededelingen, zowel in gesproken taal als in code, worden op band opgenomen.

De lijnregelaar heeft de mogelijkheid een gesprek door te verbinden:

- met het telefoonnet van de NMBS;
- in de RTT-zone waarvan de zone van de lijnregelaar deel uitmaakt.

De bestuurder kan slechts een verbinding tot stand brengen wanneer het kanaal niet bezet is door een andere bestuurder, uitgezonderd als het om de algemene oproep "Alarm" gaat.

In lokale radio alsook in het systeem SNCF gebeuren de verbindingen uitsluitend in gesproken taal; de hoorn is voorzien van een "wisseldruktoets". Deze laat de keuze toe tussen uitzending of ontvangst.

3. ALGEMENE OPROEPEN.

3.1. "ALARM"-OPROEP UITGEZONDEN DOOR EEN BESTUURDER.

Deze oproep heeft voorrang en wordt uitgezonden door een bestuurder die plots vaststelt dat er een gevaar bestaat voor het verkeer der treinen. Hij veroorzaakt het uitzenden van een bijzondere toon, verspreid door de luidsprekers van de lijnregelaar en door deze van alle krachtvoertuigen die rijden in de omringende zone van de plaats waar de oproep wordt uitgezonden, dit gedurende de 20 seconden die volgen op het uitzenden van het alarm.

Bestuurder die de oproep "ALARM" uitzendt	Andere bestuurders	Lijnregelaar
<ul style="list-style-type: none"> - bewerkt de drukknop nr. 27 (Alarm); - zendt gelijktijdig de volgende gesproken boodschap uit: "Alarm - Alarme" met aanduiding van de plaats (station, vertakking), de aard van het gevaar, het nummer van de trein. 		
	<ul style="list-style-type: none"> - alle bestuurders die het bericht ontvangen: <ul style="list-style-type: none"> - doen de koplichten knipperen; - rijden zo spoedig mogelijk op het zicht of stoppen naargelang de aard van het gevaar. 	<ul style="list-style-type: none"> - vóór het einde van de gelijktijdige uitzending van de bijzondere toon en van de boodschap in gesproken taal, stelt de regelaar zich in verbinding met de bestuurder die de "Alarm"-oproep uitgezonden heeft;
<ul style="list-style-type: none"> - verstrekt aan de regelaar de gevraagde bijkomende inlichtingen 		

Bestuurder die de oproep "ALARM" uitzendt	Andere bestuurders	Lijnregelaar
	<ul style="list-style-type: none"> - de bijzondere toon houdt op; - de bestuurders wachten op gesproken inlichtingen vanwege de lijnregelaar. 	
		- geeft, met een algemene oproep, alle nuttige inlichtingen;
- beschouwt het gevaar als opgeheven;	- beschouwt het gevaar als opgeheven;	- heft vervolgens de beperking op: a) hetzij, voor alle treinen, met een algemene oproep;
- meldt ontvangst door de voor hem bestemde boodschap te herhalen en beschouwt het gevaar als geweken.	- iedere bestuurder meldt ontvangst door de voor hem bestemde boodschap te herhalen en beschouwt het gevaar als geweken.	b) hetzij, trein per trein, met een gesproken boodschap: "HK nr., gevaar geweken".

3.2. ALGEMENE OPROEPEN UITGEZONDEN DOOR DE LIJNREGELAAR.

De algemene oproepen die door de lijnregelaar uitgezonden worden hebben voorrang; ze worden gehoord door alle bestuurders die op hetzelfde kanaal afgestemd zijn en die rijden in de zone die door de lijnregelaar die uitzendt gecontroleerd wordt.

Deze oproepen zijn steeds in gesproken taal zonder begeleiding van een bijzondere toon en zijn hoorbaar via de luidspreker van de stuurcabine.

3.2.1. Algemene oproep "ALARM".

Lijnregelaar	Bestuurders
<ul style="list-style-type: none"> - bewerkt de drukknop "Algemene oproep" en houdt deze ingedrukt gedurende de oproep; - zendt gelijktijdig in gesproken taal de boodschap "Alarm - Alarme" uit, gevolgd door de aanduiding van de plaats (station, vertakking ...) en de aard van het gevaar. 	
	<ul style="list-style-type: none"> - alle bestuurders die het bericht ontvangen: <ul style="list-style-type: none"> - doen de koplichten knipperen; - rijden zo spoedig mogelijk op het zicht of stoppen naargelang de aard van het gevaar; - wachten op bijkomende inlichtingen van de regelaar
<ul style="list-style-type: none"> - bij een algemene oproep, geeft alle nuttige inlichtingen; 	
<ul style="list-style-type: none"> - heft vervolgens de beperking op: <ul style="list-style-type: none"> a) hetzij, voor alle treinen, met een algemene oproep; b) hetzij, trein per trein met een gesproken boodschap: "HK nr. gevaar geweken". 	<ul style="list-style-type: none"> - beschouwen het gevaar als geweken; - meldt ontvangst door de tot hem gerichte boodschap te herhalen en beschouwt het gevaar als geweken.

3.2.2. Andere algemene oproep.

Lijnregelaar	Bestuurders
<ul style="list-style-type: none"> - bewerkt de drukknop "Algemene oproep" en houdt deze ingedrukt gedurende de oproep; - zendt gelijktijdig een ander gesproken bericht van algemene aard uit. 	<ul style="list-style-type: none"> - houden zich aan de verstrekte richtlijnen; diegenen die het bericht niet begrepen hebben stellen zich in verbinding met de lijnregelaar.

4. BOODSCHAPPEN IN CODE.

De onderstaande tabel geeft de betekenis van:

- de boodschappen in code uitgaande van de bestuurder en bestemd voor de regelaar;
- de boodschappen in code uitgaande van de regelaar en bestemd voor de bestuurder.

Deze boodschappen in code zijn geïdentificeerd door het nummer van de overeenstemmende drukknop of meldlamp op het bedieningsbord van de radio van het krachtvoertuig. (zie bijlage I).

	Bestuurder → regelaar		Regelaar → bestuurder
1	Ik meld mij op de lijn	11	Stop
2	Ik tracht te depanneren	12	Rit op het zicht
3	De depannage is geslaagd	13	Vermindering van de toegelaten snelheid
4	Ik ben in nood	14	Vernietiging van de boodschap nr. 11, 12 of 13
5	Ik vraag de dienst 100	15	Incident op de lijn
6	Ik vraag de verdeler M	16	Ernstig incident op de lijn
7	Ik vraag de verdeler ES	17	Oproep om een trein in nood ter hulp te komen
8	Ik vraag de depanneerder	18	Voorbehouden
9	Ik vraag de schouwer	19	Voorbehouden
10	Ik vraag om te spreken	20	Uitnodiging tot spreken
		24	Overgaan naar lokale radio
		28	Oproep van de treinchef



4.1 BOODSCHAP IN CODE NR. 1 - IK MELD MIJ OP DE LIJN.

Bestuurder	Lijnregelaar
<p>De identificatie van de trein (kenletter + treinnummer) werd aangebracht op het toestel 22,</p> <p>a. in een oorsprongstation: de bestuurder kiest het kanaalnummer, bewerkt de drukknop nr. 23 (L) en maakt de boodschap in code nr. 1 over;</p> <p>b. onderweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wanneer hij een radiobord ontmoet met daarop enkel het silhouet van een antenne, maakt de bestuurder de boodschap in code nr. 1 over ; - wanneer hij een radiobord ontmoet waarop behalve een silhouet van een antenne, eveneens een kanaalnummer voorkomt dat verschillend is van dit in dienst op het krachtvoertuig, kiest de bestuurder het kanaalnummer aangeduid op het paneel, bewerkt de drukknop 23 (L) en maakt de boodschap in code nr. 1 over. 	
	<p>Vergelijkt de ontvangen inlichtingen met deze die verwacht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - als er overeenstemming is, heft hij het bericht op; - als er geen overeenstemming is roept hij de bestuurder op in gesproken taal en nodigt hem uit de boodschap recht te zetten.

Opmerkingen:

1. Geen melding op de lijn uitvoeren te Brussel-Noord of te Brussel-Zuid in de rijrichting naar de Noord-Zuidverbinding
2. Bundel voor reizigersmaterieel te Vorst-Zuid:
 - inrit van de bundel, bij de eerste stilstand kiest de bestuurder kanaal 78, bewerkt drukknop nr. 23 (L) maar maakt geen boodschap in code nr. 1 over;
 - uitrit van de bundel, als de bestuurder klaar is voor vertrek kiest hij het kanaalnummer 78, bewerkt de drukknop 23 (L) en maakt de boodschap in code nr.1 over.

4.2 BOODSCHAP IN CODE NR. 2 - IK TRACHT TE DEPANNEREN.

Bestuurder	Lijnregelaar
- maakt de boodschap over van zodra hij vaststelt dat een technisch incident aan het materieel de rit van de trein belemmert.	
	- roept de bestuurder op en vraagt om bijkomende inlichtingen; - houdt rekening met de ontvangen informatie bij het regelen van het verkeer.

4.3 BOODSCHAP IN CODE NR. 3 - DE DEPANNAGE IS GESLAAGD.

Bestuurder	Lijnregelaar
- maakt de boodschap over zodra hij erin geslaagd is te herstellen en de rit kan hernemen.	
	- houdt rekening met de ontvangen informatie bij het regelen van het verkeer.

4.4 BOODSCHAP IN CODE NR. 4 - IK BEN IN NOOD.

Bestuurder	Lijnregelaar
- maakt de boodschap over wanneer dit nodig blijkt overeenkomstig de beschikkingen van hoofdstuk VII.	
	- roept de bestuurder op en vraagt bevestiging; - organiseert de evacuatie.

4.5. Boodschap in code nr. 5 — Ik vraag de dienst 100.

Bestuurder	Lijnregelaar
<p>Deze boodschap wordt uitgezonden:</p> <p>— door de bestuurder, als een reiziger, een bediende of een persoon langsheen het spoor, hulp vraagt of bewusteloos schijnt.</p>	
	<p>— roept de bestuurder op en vraagt nadere inlichtingen;</p> <p>— licht het station in dat het vlugst kan tussenbeide komen;</p> <p>— licht de bestuurder in omtrent de getroffen maatregelen.</p>
<p>— automatisch (met temporisatie van 150 à 180 sec.) bij het in werking treden van de automatische waakinrichting. (de meldlampen nrs. 5 (⊕) en 32 (OUT) lichten kortstondig op, op het ogenblik van uitzending van de boodschap).</p>	
	<p>— roept de bestuurder op en neemt al de nodige maatregelen om hem hulp te bieden.</p>

33T/1988

4.6. Boodschap in code nr. 6 — Ik vraag de verdeler M.

Bestuurder	Lijnregelaar
<p>— maakt de boodschap over.</p>	
	<p>— stelt de bestuurder in verbinding met de verdeler M.</p>

Boekje hlt.

3. X.

Bladz. 10.

4.7. Boodschap in code nr. 7 — Ik vraag de verdeler E.S.

Bestuurder	Lijnregelaar
— maakt de boodschap over.	
	— stelt de bestuurder in verbinding met de verdeler E.S.

4.8. Boodschap in code nr. 8 — Ik vraag de depanneerder.

Bestuurder	Lijnregelaar
— maakt de boodschap over.	
	— licht het eerste station in waar volgens de uurregeling een stilstand voorzien is en waar een depanneerder beschikbaar is.

4.9. Boodschap in code nr. 9 — Ik vraag de schouwer.

Bestuurder	Lijnregelaar
— maakt de boodschap over.	
	— licht het eerste station in waar volgens de uurregeling een stilstand voorzien is en waar een schouwer beschikbaar is.

4.10. Boodschap in code nr. 10 — Ik vraag om te spreken.

Bestuurder	Lijnregelaar
— maakt de boodschap over.	
	— maakt de boodschap in code nr. 20 over.
— neemt de hoorn af en is in verbinding met de lijnregelaar.	

4.11. Boodschap in code nr. 11 — Stop.

Deze boodschap maakt het mogelijk het stoppen van één enkele trein te bevelen waarvan de rit bedreigd wordt door om het even welk incident.

Deze boodschap wordt tenietgedaan door de boodschap in code nr. 14, bevestigd in gesproken taal.

Lijnregelaar	Bestuurder
— ingelicht omtrent de plaats van een gebeurtenis die het stoppen van een trein vereist, maakt hij de boodschap in code nr. 11 over en bevestigt ze mondeling.	
	— doet de koplampen knipperen en brengt de stilstand teweeg; — neemt de hoorn af en bevestigt de ontvangst van het gecodeerde bericht "Stop" en identificeert zich. (1)
— licht de bestuurder in over de te volgen werkwijze na stilstand.	

(1) Tijdens het uitzenden door de lijnregelaar, van één der gecodeerde berichten nrs. 11, 12 of 14 is de verbinding in gesproken taal onmiddellijk mogelijk tussen de bestuurder en de lijnregelaar. Telkenmale de bestuurder een gecodeerde boodschap nrs. 11, 12 of 14 ontvangt moet hij de hoorn afhaken, de ontvangst van de gecodeerde boodschap bevestigen en zich identificeren; op te merken valt dat de ontvangst van één der gecodeerde berichten nrs. 11, 12 of 14 gepaard gaat met het oplichten van de meldlamp nr. 10.

Boekje hlt.

3. X.

Bladz. 12.

4.12. Boodschap in code nr. 12 — Rit op het zicht.

Deze boodschap wordt overgemaakt in de gevallen waarin een bevel S 378 zou moeten afgeleverd geweest zijn.

Deze boodschap wordt tenietgedaan door de boodschap in code nr. 14, bevestigd in gesproken taal.

Lijnregelaar	Bestuurder
— maakt de boodschap over en bevestigt ze mondeling.	
	— neemt onmiddellijk de rit op het zicht aan; — neemt de hoorn af en bevestigt de ontvangst van het gecodeerde bericht "Rit op het zicht" en identificeert zich. (1)

4.13 Boodschap in code nr. 13 — Vermindering van de toegelaten snelheid.

Omwille van moeilijkheden bij de regeling van het verkeer, verzoekt de lijnregelaar de bestuurder de beweging te vertragen teneinde oponthoud aan opeenvolgende stopseinen te vermijden.

Deze boodschap wordt tenietgedaan door de boodschap in code nr. 14.

Lijnregelaar	Bestuurder
— maakt de boodschap over.	
	— regelt de rit zo dat stilstanden of oponthoud aan de stopseinen worden vermeden.

(1) Zie verwijzing (1) bladzijde 11.

4.14. BOODSCHAP IN CODE NR. 14 – VERNIETIGING VAN DE BOODSCHAP NR. 11, 12 OF 13.

Lijnregelaar	Bestuurder
- om de boodschap in code nr. 11 of 12 te vernietigen, maakt de gecodeerde boodschap nr. 14 over en bevestigt ze mondeling.	
	<ul style="list-style-type: none"> - neemt de hoorn af en bevestigt de ontvangst van de boodschap van vernietiging en identificeert zich (1). - beschouwt de eerder ontvangen boodschap in code nr. 11 of 12 slechts als vernietigd na bevestiging in gesproken taal.
- om de boodschap in code nr. 13 te vernietigen, maakt boodschap in code nr. 14 over.	
	<ul style="list-style-type: none"> - neemt de hoorn af, identificeert zich (1) en meldt ontvangst van de boodschap van vernietiging; - beschouwt de eerder ontvangen boodschap in code nr. 13 als vernietigd.

4.15. BOODSCHAP IN CODE NR. 15 – INCIDENT OP DE LIJN.

Incident dat slechts een vertraging van ongeveer 10 minuten meebrengt.

Lijnregelaar	Bestuurder
- maakt de boodschap over.	
	- is ingelicht omtrent het bestaan van een storing en antwoordt op een eventuele vraag van de treinchef.

(1) Zie verwijzing (1) bladzijde 11.

Boekje hlt

3. X.

Bladz. 14.

4.16. BOODSCHAP IN CODE NR. 16 – ERNSTIG INCIDENT OP DE LIJN.

Incident dat een belangrijke vertraging (méér dan 10 minuten) meebrengt, doch dat de veiligheid van de rit van het konvooi niet in gevaar brengt.

Lijnregelaar	Bestuurder
- maakt de boodschap over.	
	- is ingelicht omtrent een ontredning van het verkeer en licht de treinchef in (deze laatste is belast met het inlichten van de reizigers).

4.17. BOODSCHAP IN CODE NR. 17 – OPROEP OM EEN TREIN IN NOOD TER HULP TE KOMEN.

Lijnregelaar	Bestuurder
- maakt de boodschap over aan de bestuurder van de trein die een trein in nood moet ter hulp komen.	
	- stelt zich in verbinding met de lijnregelaar; - aangekomen in de nabijheid van de trein in nood, stelt de bestuurder zich in verbinding met de bestuurder van die trein met het oog op het verwezenlijken van de evacuatie.

4.18. BOODSCHAP IN CODE NR. 18 – VOORBEHOUDEN.

4.19. BOODSCHAP IN CODE NR. 19 – VOORBEHOUDEN.

4.20. BOODSCHAP IN CODE NR. 20 – UITNODIGING TOT SPREKEN.

Lijnregelaar	Bestuurder
- maakt de boodschap in code nr. 20 over.	
	- neemt de hoorn af en staat in verbinding met de lijnregelaar (1).

(1) De ontvangst van de gecodeerd bericht nr. 20 gaat eveneens gepaard met het oplichten van de meldlamp nr. 10.

4.21. BOODSCHAP IN CODE NR. 24 - OVERGAAN NAAR
LOKALE RADIO.

Lijnregelaar	Bestuurder
<p>- op vraag van de stationsregelaar, maakt de lijnregelaar de boodschap over en deelt het in te stellen lokale kanaalnummer mee (boodschap in code nr. 20).</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> - stelt het knipperen vast van de meldlamp nr. 24; - stopt indien nodig; - stelt het lokale kanaalnummer in en bewerkt de drukknop nr. 24, hetgeen een gesprek in simplex toelaat; - nadien, op bevel van de stationsregelaar, of, bij afwezigheid van zulk bevel, bij het buitenrijden van het station, stemt de bestuurder af op het kanaal van de lijn, bewerkt de drukknop nr. 23 (L) en maakt de boodschap in code nr. 1 over.

4.22. BOODSCHAP IN CODE NR. 28 - OPROEP VAN DE
TREINCHEF.

De treinchef wordt opgeroepen door een vijfvoudige gongslag uitzendend door middel van de luidsprekers opgesteld in de reizigersafdelingen.

Deze oproep kan bevolen worden, hetzij door de lijnregelaar met de boodschap in code nr. 28, hetzij door de bestuurder door een ogenblik op de drukknop nr. 28 te drukken. (De meldlamp nr. 28 blijft branden gedurende het uitzenden van de gongslagen).

~~Op de Benelux-motorstellen kan de bestuurder zich tot de reizigers richten.~~

a) Oproep uitgaande van de lijnregelaar.

Lijnregelaar	Bestuurder	Treinchef
- maakt de boodschap in code nr. 28 over.		
	- stelt vast dat de meldlamp nr. 28 overeenstemmend met de boodschap brandt.	- hoort de vijfvoudige gongslag en begeeft zich naar een telefoon waar hij zich meldt aan de bestuurder.
	- licht de treinchef in dat de regelaar met hem wil in verbinding komen; - haakt de hoorn terug in en maakt de boodschap in code nr. 10 over.	- blijft luisteren aan de telefoon.
- maakt de boodschap in code nr. 20 over, haakt de hoorn af en staat in verbinding met de treinchef.	- stelt vast dat de meldlamp nr. 20 brandt en hoort het gesprek langs de luidspreker of neemt er rechtstreeks aan deel via de hoorn.	- staat in verbinding met de lijnregelaar.

b) Oproep uitgaande van de bestuurder.

Bestuurder	Treinchef
- roept de treinchef op door de drukknop nr. 28 in te drukken.	
	- hoort de vijfvoudige gongslag en begeeft zich naar een telefoon waar hij zich meldt aan de bestuurder.
- zodra hij in de luidspreker hoort dat de treinchef zich aanmeldt haakt hij de hoorn af en staat in verbinding met de treinchef.	

5. BEDIENING VAN DE RADIO-UITRUSTING (zie bijlage I).

5.1. IN DIENST STELLEN.

Als het krachtvoertuig klaar is om te vertrekken voert de bestuurder achtereenvolgens de volgende bewerkingen uit op het bedieningsbord van de radio van de bezette stuurcabine:

- a) inschakelen van de voeding van het bedieningsbord door het indrukken van de drukknop nr. 26 (Power ON): de meldlamp in drukknop nr. 23 (L) begint te flikkeren;
- b) het testen van de lampen door het bewerken van de drukknop nr. 31 (Ø): de bestuurder ziet het achtereenvolgend oplichten van de groepen meldlampen en hoort een lange toon in de luidspreker;
- c) de keuze van het nummer van het radiokanaal door het bewerken van het toestel nr. 21: het nummer van het te gebruiken kanaal komt voor op de bijlage III;
- d) het invoeren van de identificatie van de trein, enkel voor lijnradio, door het bewerken van toestel nr. 22 (zie bijlage II);
- e) het selecteren van de werkingwijze: de bestuurder drukt op de drukknop nr. 23 (L) voor het kiezen van de lijnradio, op de drukknop nr. 24 (St) om over te schakelen naar lokale radio of op de drukknop nr. 25 (SNCF) om het SNCF-systeem te kiezen;
- f) het uitzenden van de boodschap in code nr. 1 (enkel in lijnradio);
- g) de controle van de verbinding:
 - als er zich een defect voordoet aan de radiouitrusting van het krachtvoertuig brandt de meldlamp nr. 31 (Ø);
 - als de radio-uitrusting van het krachtvoertuig de uitzendingen van de vaste posten niet meer ontvangt, brandt de meldlamp nr. 30 (HF).

Het bedienen van de toestellen nrs. 21 en 22 gebeurt door het bewerken van de drukknoppen opgesteld boven en onder elk cijfer: door op de onderste drukknop te drukken wordt één eenheid bijgevoegd, door op de bovenste drukknop te drukken wordt één eenheid afgetrokken.

Boekje hlt

3. X.

Bladz. 18.

Na elke wijziging van de identificatie van de trein of van het nummer van het kanaal zal de meldlamp nr. 23 (L) knipperen. Het is aldus noodzakelijk een nieuwe keuze uit te voeren van de werkingswijze door op één der drukknoppen nr. 23 (L), 24 (St) of 25 (SNCF) te drukken.

5.2. UITZENDEN VAN DE ALGEMENE OPROEP "ALARM".

De bestuurder bewerkt de drukknop nr. 27; de ingebouwde meldlamp licht op tijdens de ganse duur van de oproep (20 seconden).

Gedurende deze 20 seconden neemt de bestuurder de hoorn af en maakt de nodige inlichtingen over.

5.3. UITZENDEN VAN EEN BOODSCHAP IN CODE.

De bestuurder bewerkt de drukknop die overeenstemt met de uit te zenden boodschap (drukknoppen nrs. 1 tot 10). Dit veroorzaakt het knipperen van de in drukknop nr. 32 (OUT) ingebouwde meldlamp.

Het bewerken van drukknop nr. 32 laat toe de boodschap uit te zenden. De meldlamp brandt bestendig tijdens de uitzending; daarna dooft ze, wat een bevestiging is dat het uitgezonden bericht op de bestemming is aangekomen.


In geval van verkeerde selectie van over te seinen boodschap, volstaat het de drukknop te bewerken overeenstemmend met de juiste boodschap om de vorige selectie ongedaan te maken. Het bewerken van de drukknop nr. 33 (RESET) vernietigt elke selectie.

Als het radiokanaal bezet is bij het bewerken van de drukknop nr. 32 zal de ingebouwde meldlamp een ogenblik blijven branden, waarna ze opnieuw gaat knipperen. De bestuurder moet dan de drukknop nr. 32 opnieuw bewerken.

5.4. Ontvangst van een boodschap in code.

De ontvangst van een boodschap in code veroorzaakt het oplichten van de overeenstemmende meldlamp (nrs. 11 tot 20, 24 en 28). Bij het binnenkomen van één van deze boodschappen zal in de luidspreker een toon weerklinken. De boodschappen in code nrs. 11, 12, 14 en 20 gaan gepaard met een langere geluidstoon en worden automatisch gevolgd door een mededeling in gesproken taal. Zodra de bestuurder de hoorn afneemt staat hij in verbinding met de lijnregelaar die hij dan hoort via de hoorn.

Bij ontvangst van de boodschap in code nr. 24 (St) begint de overeenstemmende meldlamp te flikkeren. Zodra de bestuurder de drukknop nr. 24 bewerkt om over te schakelen naar lokale radio, brandt de meldlamp bestendig.

Bij ontvangst van de boodschap in code nr. 28 () brandt de meldlamp nr. 28; de luidsprekers der rijtuigen die daarmee uitgerust zijn, zenden het oproepsignaal naar de hoofdwachter uit. Datzelfde signaal wordt verspreid als de bestuurder de drukknop nr. 28 bewerkt.

5.5. Telefoonverbinding met een ander gekoppeld krachtvoertuig.

Door drukknop nr. 29 (ALL) te bewerken is de bestuurder in staat een boodschap te zenden via de luidspreker van de in dienst zijnde stuurcabine van een ander gekoppeld krachtvoertuig. Het bewerken van de drukknop nr. 29 op het radiobedieningsbord van de in dienst zijnde stuurcabine van dit tweede krachtvoertuig laat een telefoongesprek tussen de beide krachtvoertuigen toe. Een nieuwe druk op de drukknop nr. 29 maakt een einde aan de mogelijkheid een gesprek te voeren vanaf het beschouwde bedieningsbord.

5.6. Telefonische verbinding met het stel.

5.6.1. OPROEP VAN DE TREINCHEF DOOR DE BESTUURDER.

Zie artikel 4.22 b.

Boekje hlt.

3. X.

Bladz. 20.

5.6.2. OPROEP VAN DE BESTUURDER DOOR DE TREINCHEF.

Treinchef	Bestuurder
— roept de bestuurder op door gebruik te maken van de omroep-uitrusting van een rijtuig.	
	<ul style="list-style-type: none">— hoort de gesproken oproep van de treinchef in de luidspreker van de stuurcabine;— stelt het branden van de meldlamp nr. 29 (ALL) vast;— neemt de hoorn af zonder op de drukknop nr. 29 (ALL) te drukken en treedt in verbinding met de treinchef.
Opmerking: Het gesprek is voor de reizigers niet hoorbaar.	

5.6.3. OPROEP VAN DE LIJNREGELAAR DOOR DE TREINCHEF.

Wanneer de treinchef in verbinding is gekomen met de bestuurder, zoals uiteengezet in punt 5.6.2. hiervoor, heeft de bestuurder de mogelijkheid om de treinchef in verbinding te stellen met de regelaar.

Om dit te verwezenlijken dient de bestuurder:

- de hoorn in te haken;
- het gecodeerd bericht nr. 10 of nr. 5, naargelang de omstandigheden, uit te zenden;
- het aansteken van de meldlamp nr. 20 na te zien.

De bestuurder hoort het gesprek in de luidspreker; indien hij wenst aan het gesprek deel te nemen, haakt hij de hoorn af.

5.7. STORINGEN AAN DE RADIO-UTTRUSTING.

- a) Als bij het in dienst stellen de meldlamp nr. 23 (L) niet begint te knipperen en de test der lampen niet besluitend is, ziet de bestuurder de uitschakelaar "Radio" na.
Als de meldlamp nr. 23 (L), 24 (St) of 25 (SNCF) onderweg uitdooft, voert de bestuurder eerst een lampentest uit alvorens tot het nazicht van de uitschakelaar "Radio" over te gaan.
- b) Als de bestuurder er niet in slaagt een boodschap uit te zenden dienen de volgende mogelijkheden overwogen:
1. de meldlamp nr. 30 (HF) brandt: de radio van het krachtvoertuig ontvangt de uitzending van de vaste stations niet meer: het krachtvoertuig bevindt zich in een "dode zone", gebrek aan gevoeligheid van de radio van het krachtvoertuig (1) ofwel zijn de vaste stations gestoord. Als het uitzenden van de boodschap kan uitgesteld worden vervolgt de bestuurder de rit tot op het ogenblik dat de vereiste voorwaarden opnieuw zijn vervuld. In dringend geval doet de bestuurder een beroep op een ander communicatiemiddel;
 2. de meldlamp nr. 30 (HF) brandt niet: de bestuurder tracht rechtstreeks in verbinding te komen met de lijnregelaar door de hoorn af te nemen, vervolgens op de drukknop nr. 10 te drukken, () en zich daarna kenbaar te maken;
 3. de meldlamp nr. 30 (HF) is gedoofd en de meldlamp van drukknop nr. 32 (OUT) blijft branden na zijn bediening door de bestuurder:
 - a) het kanaal is bezet door een bericht uitgezonden door een andere bestuurder. De bestuurder zendt zijn boodschap opnieuw uit als de meldlamp nr. 32 (OUT) opnieuw flikkert;
 - b) de radio-uitrusting van de lijnregelaar is buiten dienst. Indien nodig neemt de bestuurder zijn toevlucht tot een ander communicatiemiddel.
- c) Bij defect aan de radiouitrusting van het krachtvoertuig brandt de meldlamp nr. 31 ().
In dit geval voert de bestuurder volgende bewerkingen uit:
- drukt op de drukknop nr. 33 (RESET);
 - voert een test uit door op drukknop nr. 31 () te drukken;

(1) Wanneer de meldlamp nr. 30 enkel dooft in de nabijheid van de antennes van de vaste stations duidt dit op een gebrek aan gevoeligheid van de radio van het krachtvoertuig.

- beproeft om in gesproken taal in verbinding te komen met de lijnregelaar (zo nodig door de hoorn af te nemen en vervolgens op de drukknop nr. 10 (C) te drukken en zich daarna kenbaar te maken);
- beschouwt de radio als buiten dienst als deze proeven niet bevestigend zijn.

Opmerking:

In dringend geval kan het bedieningsbord van de radio van de andere stuurcabine gebruikt worden.

- d) Indien de bestuurder berichten ontvangt die onverenigbaar zijn met de veiligheid of de regelmatigheid van de rit van het konvooi, tracht hij in verbinding te treden met de lijnregelaar. De bestuurder gedraagt zich dan naar de richtlijnen die hij ontvangt.
Wanneer deze onregelmatigheid zich herhaalt en de lijnregelaar verklaart dat hij deze berichten niet uitgezonden heeft, zal de bestuurder, met akkoord van de lijnregelaar, de radio buiten dienst stellen door de uitschakelaar "Radio" te bedienen.
- e) Bij de eerste gunstige gelegenheid wordt het defect van het radiotoestel van het krachtvoertuig, waarbij geen verbinding meer mogelijk is, gemeld aan de Verdeler M en een formulier M408 "Vraag tot dringende herstelling" wordt opgesteld.

5.8. BUITENDIENST STELLEN.

Het buitendienst stellen van de radio-uitrusting vergt geen enkele bijzondere bewering; zulks gebeurt automatisch bij het buitendienst stellen van de stuurcabine (BISD, schakelaar "NOOD" ou "REM").

**6. GEBRUIK VAN DE RADIOVERBINDING
GROND-TREIN OP DE NABURIGE NETTEN.**

6.1. GEBRUIK OP HET NS-NET.

Voorbehouden.

6.2. GEBRUIK OP HET DB-NET.

Voorbehouden.

6.3. GEBRUIK OP HET CFL-NET.

Voorbehouden.

6.4. Gebruik van de radio op het SNCF-net.

6.4.1. ALGEMEENHEDEN.

De bestuurder maakt, overeenkomstig de reglementaire voorschriften van de SNCF, gebruik van de radioverbinding grond — trein.

Hij raadpleegt daarvoor het CGTR 3 D2 nr. 2 "Algemene voorschriften die de bestuurders aanbelangen" (of het uittreksel ervan) alsook de "Technische informatie" van de bereden lijn.

6.4.2. BIJZONDERHEDEN.

Daar het radiotoestel van de NMBS-locomotieven verschillend is van het toestel gebruikt door de SNCF, dient, voor de toepassing van de SNCF-reglementering, de bestuurder rekening te houden met de hierna volgende tabel:

Gebruikte benaming in de SNCF-teksten	Overeenstemmend orgaan op het NMBS-toestel
(commutateur marche) Schakelaar werking	drukknoppen nr. 26 (POWER ON) en nr. 25 (SNCF)
(bouton-poussoir "ALERTE" plombé) Verlode schakelaar "ALARM"	de niet gelode drukknoop nr. 27 "ALARM"
(signal d'alerte audible) Hoorbaar alarmsein	akoestisch sein, hoorbaar tijdens het alarm alsook tijdens de test
(bouton-poussoir "test/défaut") Drukknop "test/storing"	drukknop nr. 31 (⊗)
(bouton-poussoir "appel régul.") Drukknop "oproep regelaar"	drukknop nr. 10 (⌈)
(bouton-poussoir "appel chef de train") Drukknop "oproep treinchef"	drukknop nr. 28 (⌈⊏⌋)
(communications aux voyageurs) Mededeling aan de reizigers	momenteel is deze mogelijkheid niet in gebruik op het NMBS-toestel

Boekje hlt.

3. X.

Bladz. 24.

6.4.3. IN DIENST STELLEN VAN HET RADIOTOESTEL.

De bestuurder handelt zoals aangeduid in het art. 5.1. rekening houdende met de hiernavolgende bijzonderheden.

De bestuurder zoekt het nummer van het radiokanaal in de rubriek 2 van de "Technische Informatie" van de bereden lijn. Deze nummers zijn herhaald op borden langs de lijn. Rekening houdend met onderstaande tabel stelt de bestuurder vervolgens het gevonden kanaalnummer in met het toestel nr. 21.

Kanaal, aangeduid in de "Technische informatie van de SNCF	In te stellen kanaal op het NMBS-toestel
1	62
2	63
3	64
4	65
5	73
6	74
7	75
8	76
9	77
10	78

Daarna stelt de bestuurder het SNCF-systeem in door middel van de drukknop nr. 25 (SNCF).

De radio-uitrusting werkt nu uitsluitend in gesproken taal, de gecodeerde berichten worden op het SNCF-net niet gebruikt. De communicaties gebeuren in semi-duplex (1) wat voor gevolg heeft dat de wissel-druktoets dient bewerkt te worden.

(1) Zie verwijzing (1), bladz. 2.

6.4.4 DE BESTURDER ROEPT DE LIJNREGELAAR OP.

Bestuurder	Lijnregelaar
- bewerkt de drukknop nr. 10 ; - wacht tot de regelaar zich meldt.	
	- stelt de oproep vast; - antwoordt aan de bestuurder.
- hoort de regelaar antwoorden in de luidspreker; - haakt de hoorn af en meldt zich.	
- het gesprek voeren door gebruik te maken van de wisseldruktoets.	

6.4.5 DE LIJNREGELAAR ROEPT DE BESTURDER OP.

De bestuurder:

- hoort de oproep in de luidspreker;
- neemt de hoorn af en meldt zich;
- voert een gesprek met de regelaar door gebruik te maken van de wisseldruktoets.

6.4.6 DE BESTURDER ROEPT EEN STATION, EEN SEINPOST OF EEN BESTURDER VAN EEN ANDERE TREIN OP.

De bestuurder:

- neemt de hoorn af;
- roept op en voert het gesprek door gebruik te maken van de wisseldruktoets.

Het gesprek zal gehoord worden door de stations en de treinen die zich in hetzelfde radiokanton bevinden (zie de "Technische inlichtingen" rubriek 2).

6.4.7 DE BESTUURDER ZENDT EEN "ALARM"-OPROEP UIT.

De bestuurder zendt een "Alarm"-oproep uit door op de drukknop nr. 27 (Alarm) te drukken.

Na stilstand moet, in tegenstelling met wat vermeld is in het CGTR3 D2 nr. 2 (of het uittreksel ervan), de bestuurder geen tweede maal op de drukknop nr. 27 drukken om de uitzending van het alarm te beëindigen (deze stopt automatisch na 20 seconden).

De bestuurder roept dan de lijnregelaar op zoals beschreven in het artikel 6.4.4. om hem in gesproken taal in te lichten aangaande de plaats en de aard van het gevaar.

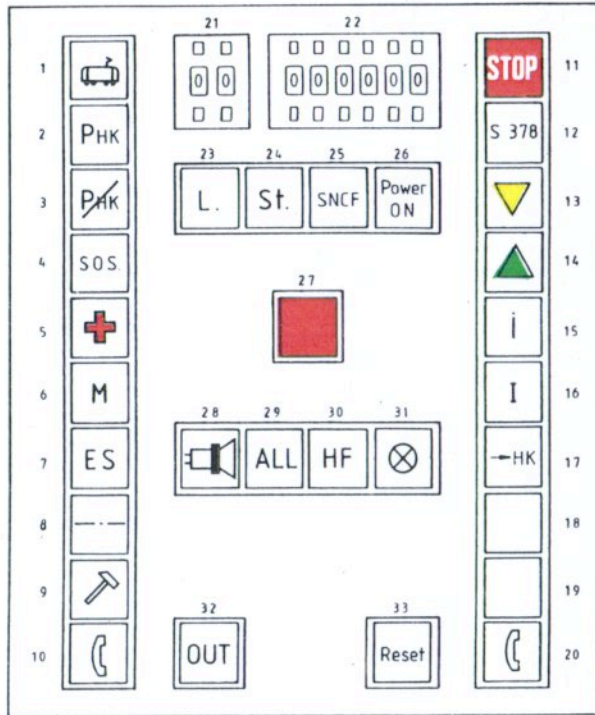
6.4.8 ANDERE MOGELIJKHEDEN.

Wanneer het radiotoestel op het systeem SNCF werkt blijven er nog de volgende mogelijkheden :

- gesprek tussen de lijnregelaar en de treinchef;
- telefonisch gesprek tussen de bestuurders van twee aan elkaar gekoppelde locomotieven;
- telefonisch gesprek tussen de bestuurder en de treinchef door de oproep van de een of de andere.

De uit te voeren handelingen zijn dezelfde als deze vereist op het NMBS-net; niettemin kan de bestuurder, tijdens een gesprek tussen de lijnregelaar en de treinchef, tussenkomen in het gesprek door de wisseldruktoets te bedienen.

BEDIENINGSBORD VAN DE RADIO.



LEGENDE

- | | | | | | |
|-----------|---|--|----|---|---|
| 1 tot 10 | : | boodschappen die uitgezonden worden | 29 | : | telefoonverbinding met de andere locomotief of met het stel |
| 11 tot 20 | : | boodschappen die ontvangen worden | 30 | : | controle van de hoog frequent ontvangst |
| 21 | : | keuze van het kanaalnummer | 31 | : | lampentest - storing radiotoestel |
| 22 | : | invoeren van de identificatie van de trein | 32 | : | uitzending van de gekozen boodschap |
| 23 tot 25 | : | keuze van de werkingwijze | 33 | : | uitwissen van de boodschappen |
| 26 | : | indienstellen bedieningsbord | | | |
| 27 | : | alarm | | | |
| 28 | : | oproep van de treinchef | | | |



Invoeren van de identificatie van de trein.

Het toestel nr. 22 omvat een aanwijzer met 6 cijfers. Het eerste cijfer wordt gebruikt voor het invoeren van een codenummer van de trein; de vijf volgende cijfers zijn bestemd voor het invoeren van het treinnummer.

Het codenummer wordt ingevoerd overeenkomstig de volgende tabel:

Code-nummer	Betekenis
0	Rit (E of Z) die niet kan geïdentificeerd worden met één van de andere cijfers van de eerste kolom.
1	Bijzonder vervoer.
2	Locomotief voor het stel (LERE, LZRZ) (LEER, LZZR)
3	Locomotief van het stel (ELER, ZLZR) (ELRE, ZLRZ)
4	Krachtvoertuig voor (LE, LZ, ME, MZ)
5	Krachtvoertuig van (EL, ZL, EM, ZM)
6	Stel rijtuigen gesleept door locomotief voor trein (RE, RZ)
7	Stel rijtuigen gesleept door locomotief van trein (ER, ZR)
8	Lichterlocomotief voor trein (LLE, LLZ)
9	-Lichterlocomotief van trein (ELL, ZLL) -Krachtvoertuig in dienst dat opgenomen wordt in de samenstelling van de trein, maar waarvan de bestuurder de dienstrem niet bedient.



NUMMERS VAN DE TE GEBRUIKEN RADIOKANALEN OP HET NMBS-NET

A. NUMMERS VAN DE LIJNKANALEN.

Lijnnummer	Baanvak (beide richtingen)	Kanaalnummer
0	Noord-Zuid verbinding (alle sporen)	70
1	Halle - Franse grens	79
12	Essen - Antwerpen-C.	76
15	Vert. Drabstraat (of vert. Krijgsbaan) - Vert. Nazareth	61
15	Vert. Nazareth - Herentals	75
16	Lier - Aarschot	61
21+21A	Landen - Hasselt - Genk	70
24	Glons - Montzen-grens	61
25	Antwerpen-C. - Brussel-Nd.	73
27	Antwerpen Centraal - Brussel-Nd.	73
34	Hasselt - Glons	
35	Leuven - Aarschot	70
35	Aarschot - Hasselt	61
36	Liège-G. - Brussel-Nd.	75
37	Grens DB - Liège-G.	79
40	Liège G. - Visé Bas-grens	73
49	Eupen - Welkenraedt	79
50	Brussel-Nd. - Denderleeuw	76
50	Denderleeuw - Schellebelle	
50	Schellebelle - Gent-St.-P.	61
50A	Brussel-Zd. - Oostende	75
51	Brugge - Blankenberge	75
51+51A	Brugge - Zeebrugge	75
51+51B	Brugge - Knokke	75
53	Leuven - Mechelen - Dendermonde - Schellebelle	61
59	Antwerpen-C. - Gent-St.-P.	70
60	Jette - Dendermonde	
66	Kortrijk - Brugge	
75	Gent-St.-P. - Moeskroen	74
75A	Moeskroen - Tournai	61
78	Tournai - St.-Ghislain	61
89	Denderleeuw - Kortrijk	

Lijnnummer	Baanvak (beide richtingen)	Kanaalnummer
94	Halle - Enghien - Leuze - Tournai-Grens	77
96	Brussel-Zd. - Halle - Mons - Quévy	76
96	Bundel voor reizigersmaterieel te Vorst-Zuid	78*
97	Mons - St.-Ghislain	61
112+ 118	Marchienne-au-Pont - Mons	65
116+ 117	La Louvière - Braine-le-Comte	
124+124A	Brussel-Zd. - Charleroi-S.	73
125+130	Liège-G. - Namur - Charleroi-S.	76
125A	Kinkempois - Flemalle-Haute	65
130A	Charleroi-S. - Erquelines	76
139	Leuven - St-Joris-Weert	
139	St.-Joris-Weert - Ottignies	
140	Ottignies - Charleroi-S.	
161	Brussel-Nd. - Namur	61
162	Namur - Jemelle	73
162	Jemelle - Sterpenich	61

* Geen radioborden

B. NUMMERS VAN DE STATIONSKANALEN (lokale radio)

Deze zullen later worden toegekend.