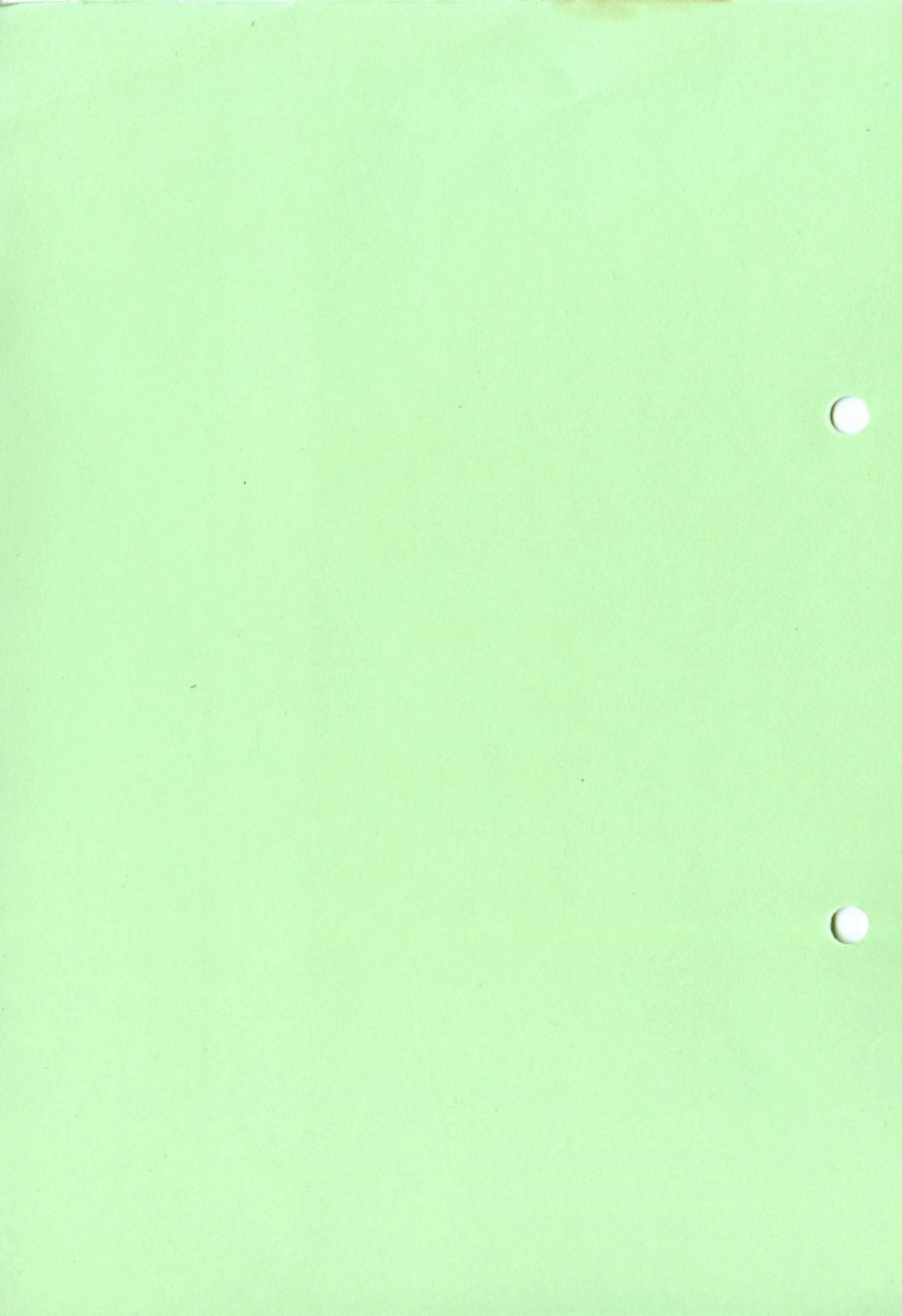


DEEL 5.
Rangeerbewerkingen.

INHOUDSOPGAVE

Hoofdstuk		N ^o en datum der berichten
I	Rangeerdienst	31 M/1970
II	Speciale rangeerbewegingen ...	31 M/1970
III	Allerhande verrichtingen	31 M/1970



TABEL VAN DE VAN KRACHT ZIJNDE BIJVOEGSELS BIJ
HET BOEKJE HLT, DEEL 5, HOOFDSTUK I,
UITGEGEVEN MET BERICHT Nr. 31M/1970

Deze tabel vervangt elke vroeger uitgegeven tabel.

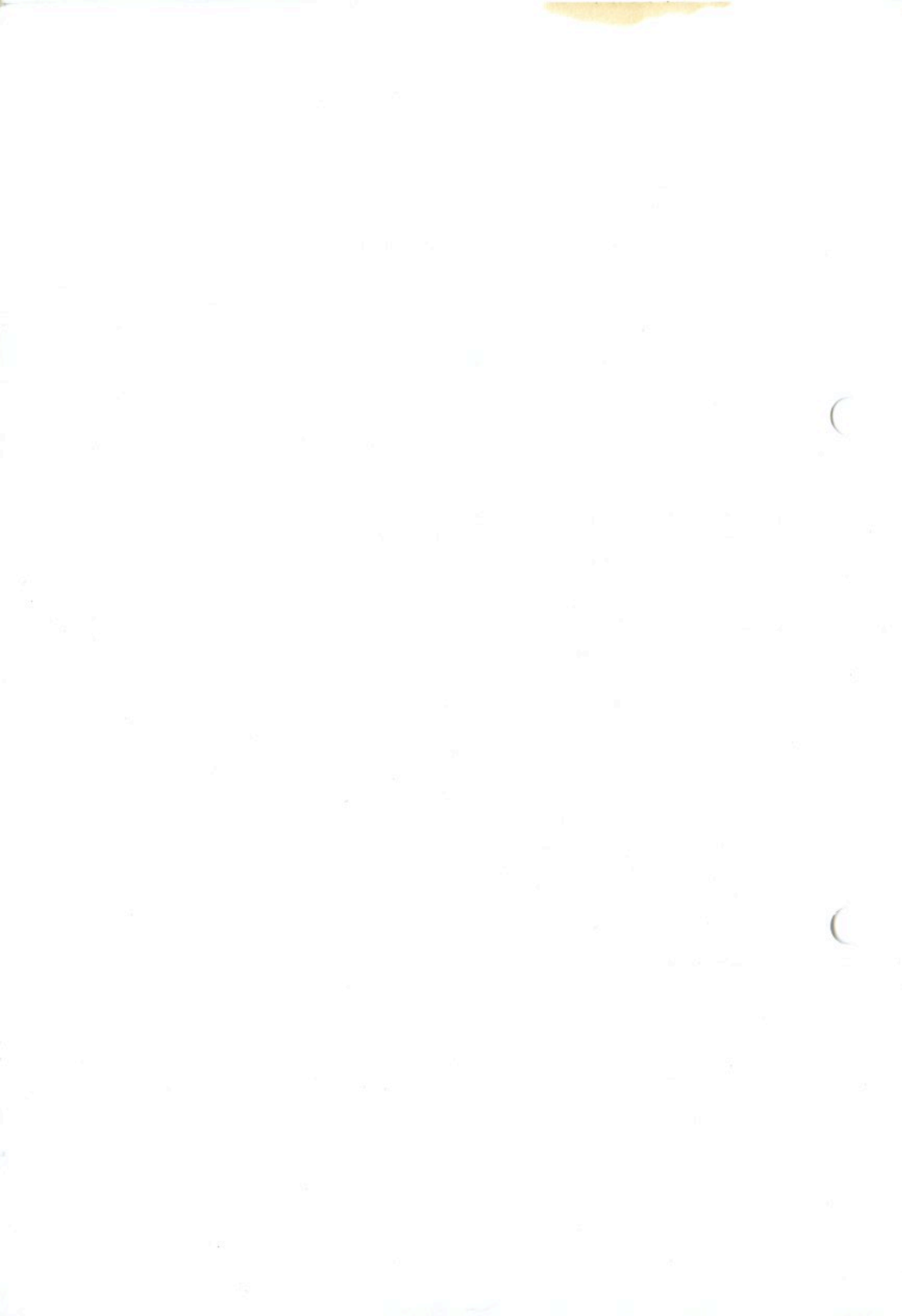
Nr. van het bijvoegsel	Nr. en jaar van het bericht	Nr. van de vervangen en bijgevoegde bladzijden	Gewijzigde tekst	Opmerkingen
1	37 M/71	Inhoudstafel		
2	25 M/75	3/4, 5/6, 6 bis, 10 bis/10 ter	Art. 5, 5 bis, 6, 11, 16	
3	16 M/76	13/14	Art. 14	
4	1 M/79	7/8, 10	Art. 9	
5	2 M/81	9/9 bis	Art. 10	
6	28 M/83	10/10 bis/10 ter	Art. 11	
7	29 T/91	Inhoudstafel, blz. 1/2 en 3/4	Art. 1, 3	



DEEL 5
HOOFDSTUK I.
RANGEERDIENST

Inhoudstafel

	Nr. der artikels
Principes	1
Aard van de rangeringen	2
Toegelaten snelheid bij rangeringen	3
Plaats van de bediende die de rangering beveelt	4
Besturen van de krachtvoertuigen met twee stuurkabinés tijdens de rangeringen	5
Rangeringen met krachtvoertuigen die slechts één stuurcabine hebben of die uitgevoerd worden met twee aangekoppelde lokomotieven	5bis
Voorafgaande overeenkomst met de bestuurder	6
Nazichten te doen door de rangeerder	7
Verschillende rangeerbewegingen die opgehouden zijn voor hetzelfde sein	8
Seinen te geven door de bediende die de rangering beveelt	9
Betekenis van de seinen die gegeven worden door de bediende die de rangering beveelt	10
Rangeringen bevolen door radio	11
Rangeringen bevolen door claxon	12
Rangeringen die mondeling, met een geschreven bevel of door middel van de remkoppeling van de rangeerder worden bevolen	13
Betrekkingen tussen de bestuurder en de bediende die de rangering beveelt - Eerbiedigen van de seinen	14
Stilstand van de lokomotieven tijdens de rangeringen	15
Stilstand van de lokomotieven gekoppeld aan een groep voertuigen waarvan de hoofdleiding is aangesloten	16
Veiligheidsstilstand	17



HOOFDSTUK I.

RANGEERDIENST.

1. PRINCIPES.

De begrippen "rangering", "beweging" en "rit op het zicht" zijn bepaald in deel 3, hoofdstuk IV.

Een rangering kan uitgevoerd worden in "kleine beweging" of in "grote beweging".

Bijkomend aan de aanduidingen die door de vaste seinrichting gegeven worden, kunnen de rangeringen mondeling, met optische seinen, met geluidsseinen of met de radio bevolen worden.

2. AARD VAN DE RANGERINGEN.

De rangeringen uitgevoerd door de krachtvoertuigen omvatten :

1. De gewone rangeringen tijdens dewelke de lokomotief alleen rangeert ofwel met voertuigen die tijdens gans de duur van de beweging zowel onderling als aan de lokomotief gekoppeld blijven.
2. Rangeringen door **afstoten**, waarbij een van te voren losgehaakt voertuig of groep van voertuigen zodanig door de lokomotief wordt afgestoten dat de bekomen snelheid voldoende is om de aangewezen plaats te bereiken (zie hoofdstuk II, art. 2).
3. Rangeringen door **heuvelen** waarbij de lokomotief een stel wagens opdrukt naar de top van de rangeerheuvel van de sorteer- of vormingsbundels. De wagentroepen worden afgehaakt alvorens ze de top van de heuvel bereiken en deze krijgen, dank zij de zwaartekracht, op de andere helling van de heuvel voldoende snelheid om de gewenste plaats te bereiken (zie hoofdstuk II, art. 1).
4. Rangeringen op zijn Engels waarbij een voertuig of een groep voertuigen, gesleept door een lokomotief, gedurende de rit wordt losgehaakt waarna de lokomotief versnelt en naar een bepaald spoor wordt geleid terwijl de losgehaakte wagens naar een ander spoor worden gericht (zie hoofdstuk II, art. 3).

3. TOEGELATEN SNELHEID BIJ RANGERINGEN.

De maximum toegelaten snelheid van de rangeringen, zowel in grote als in kleine beweging, wordt bepaald volgens onderstaande richtlijnen :

1. De snelheid van 40 km/h mag in geen enkel geval overschreden worden.
2. De snelheid is beperkt tot 20 km/h wanneer het stel door de lokomotief wordt opgeduwd.
3. De snelheid wordt beperkt tot 10 km/h :
 - bij het opduwen van voertuigen langsheen een perron toegankelijk voor het publiek wanneer de remkoppeling gebruikt wordt;
 - bij rangeringen op de sporen die toegang geven tot loodsen, tractiewerkplaatsen, bewaarplaatsen, werkplaatsen, enz., van zodra bij het naderen van de gebouwen de afstand tussen de ingang en de kop van het konvooi minder wordt dan 100 m;
4. De snelheid wordt beperkt tot deze van een stapvoets gaande man :
 - bij rangeringen uitgevoerd op overdekte sporen van loodsen, tractiewerkplaatsen, bewaarplaatsen, werkplaatsen, enz.;
 - bij rangeringen in de niet overdekte instellingen van de werkplaatsen wanneer de beperkte zichtbaarheid en de verscheidenheid van de bewegingen dit noodzakelijk maakt;
 - bij het opduwen van voertuigen langsheen een perron toegankelijk voor het publiek wanneer de remkoppeling niet gebruikt wordt.

De rangeringen in kleine beweging gebeuren daarenboven altijd in rit op het zicht (zie deel 3, hdst IV, art. 4) en de snelheid moet dienovereenkomstig verminderd worden.

4. PLAATS VAN DE BEDIENDE DIE DE RANGERING BEVEELT.

- De bediende die de rangering beveelt, moet zijn plaats tijdens de uitvoering van de beweging zodanig kiezen dat hij in alle veiligheid :
 - toezicht kan houden op de beweging;
 - In verbinding kan blijven met de bestuurder (1).

Wanneer de bediende de rangering beveelt, niet in verbinding kan blijven met de bestuurder (spoor in een bocht, oriëntering van de lokomotief, Installaties, bezetting van de naburige sporen, bezorgdheid voor zijn eigen veiligheid, enz.), vatten een of meer bedienden derwijze post dat ze bevelen kunnen doorgeven aan de bestuurder.

Een van die bedienden neemt plaats op de lokomotief (2) indien ze bestuurd wordt door een enkele bediende, die wegens de schikking van de bedieningsuitrusting, niet in verbinding kan blijven met de bediende die de rangering beveelt.

Indien er voertuigen worden toegevoegd aan of uitgezet uit een trein die gesleept wordt door twee gekoppelde lokomotieven, neemt de bestuurder van de tweede lokomotief plaats naast de bestuurder van de eerste lokomotief om de bevelen door te geven indien de Dienst T niet beschikt over de daartoe vereiste bediende. Die maatregel is evenwel niet veroorloofd in het uitzonderlijk geval dat de bestuurder de lokomotief niet kan verlaten omdat zij beschadigd is.

Tijdens het uitvoeren van een opdrukbeweging neemt de bediende, die de rangering beveelt, plaats op de voettrede van het eerste voertuig (in de rijrichting van de beweging) dat ermee uitgerust is of op een plaats vanwaar hij, hetzij alleen, hetzij met tussenkomst van één of meerdere bedienden, het te berijden spoorgeedeelte volledig kan waarnemen.

-
- (1) De bestuurder moet de beweging stopzetten wanneer het visueel contact met de rangeerder verbroken is.
 - (2) Wanneer een rangeerder plaatsneemt op een lokomotief, is het hem verboden een of ander toestel ervan aan te raken of de bestuurder af te leiden.
Bovendien sluit hij de deur telkens hij plaatsneemt in de stuurcabine.

5 **BESTUREN VAN DE KRACHTVOERTUIGEN MET
TWEË STUURKABINES, TIJDENS DE RANGERIN-
GEN.**

1. Om voertuigen te slepen bezet de bestuurder de voorste kabine ten opzichte van de rijrichting.

(Bij uitzondering mag er bestuurd worden vanuit de achterste stuurkabine in geval van beschadiging aan de bedieningsorganen in de voorste stuurkabine. In dat geval, laat de bestuurder zich helpen bij het waarnemen van de seinen en van het spoor door een bediende die het krachtvoertuig uitsluitend met dat doel begeleidt).

2. Om voertuigen op te drukken mag de bestuurder om het even welke stuurkabine bezetten, hetzij vooraan of achteraan.

De bestuurder laat zich bij het waarnemen van de seinen en van het spoor helpen door de rangeerder die de beweging beveelt. Deze laatste is verantwoordelijk voor het in acht nemen van de rit op het zicht.

Alvorens een rangering met opdrukking van voertuigen uit te voeren, moeten de rangeerder en de bestuurder zich onderling verstaan om de stuurkabine te bepalen die de bestuurder zal bezetten tijdens de beweging.

3. Voor de losse ritten bezet de bestuurder de voorste stuurkabine ten opzichte van de rijrichting.

In geval van defect aan de bedieningsorganen van de eerste stuurkabine mag het krachtvoertuig vanuit de achterste stuurkabine bestuurd worden op voorwaarde dat de rangeerder, die de beweging beveelt, de lokomotief vergezelt (om de seinen en het spoor waar te nemen en het rijden op het zicht in acht te nemen).

Boekje hlt

5. I.

Bladz. 6.

5bis RANGERINGEN MET KRACHTVOERTUIGEN DIE SLECHTS EEN STUURKABINE HEBBEN OF DIE UITGEVOERD WERDEN MET TWEE AANEENGEKOPPELDE LOKOMOTIEVEN.

Wanneer het een krachtvoertuig betreft met slechts één stuurkabine dat zo'vel aan de linker- als aan de rechterkant kan bestuurd worden, moet de bestuurder plaats nemen aan dezelfde kant als die waar de rangeerder zich bevindt.

Wanneer rangeringen uitgevoerd worden met twee aaneengekoppelde lokomotieven worden de besturing en de remming verzekerd door de bestuurder van de lokomotief die zich, ten opzichte van het stel, aan kop bevindt en de rangeerseinen zijn tot hem gericht. Wanneer tijdens de rangeringen de besturing en de remming uitgevoerd worden van op de lokomotief die zich tegen het stel bevindt of wanneer de lokomotieven zich tussen twee stellen bevinden, dient er voorafgaand overleg gepleegd tussen de rangeerder en de bestuurders om de bestuurder aan te wijzen die verantwoordelijk is voor de rangeerbewegingen.

6 VOORAFGAANDE OVEREENKOMST MET DE BESTUURDER.

Er moet verplicht vóór elke beweging afspraak met de bestuurder gemaakt worden wanneer:

- de rangering toegelaten wordt door een stopsein dat niet uitgerust is met een rangeerarm;
- de rangering uitgevoerd wordt met een baanlokomotief;
- de uit te voeren rangering van de gebruikelijke bewegingen afwijkt;
- de rangering wordt uitgevoerd met behulp van de remkoppeling (1);
- de rangeerseinen ^{Kb} moeilijk kunnen waargenomen worden (mist, sneeuw, stortregen, hevige wind, enz.);

(1) Zie hoofdstuk III, art. 4.

- de beweging met voorzichtigheid moet geschieden (bezet spoor, uitwijking op een spoor met beperkte lengte, langzaam uit te voeren beweging (1), enz.);
- het motorvoertuig twee stuurkabines heeft en niet van uit de voorste kabine wordt bestuurd.

In de andere gevallen verdient het aanbeveling dat de rangeerder aan de bestuurder de uit te voeren verrichting uitlegt.

-
- (1) De bestuurders moeten de plaats niet kennen van de bochten met een straal van minder dan 150 m.

Deze bochten leggen de volgende snelheidsbeperkingen op:

- S < 100 m 5 km/u;
- 100 m < S < 125 m 10 km/u;
- 125 m < S < 150 m 20 km/u.

Wanneer een rangeerbeweging moet uitgevoerd worden op een spoor met een bocht met kleine straal zonder snelheidssignalisatie, moet de bestuurder hiervan vooraf ingelicht worden.



7 NAZICHTEN TE DOEN DOOR DE RANGEERDER.

De bediende die de rangering beveelt overtuigt er zich van dat :

- a) de stopblokken weggenomen zijn;
- b) de remmen, die aangesloten waren om het stel vast te zetten, gelost werden;
- c) de handremmen, die gedurende de rangering moeten worden gebruikt, goed werken;
- d) de voertuigen kunnen rijden zonder gevaar en zonder de veiligheid van het personeel en van de gebruikers in het gedrang te brengen (deuren gesloten — klapschotten en overgangsbruggen omhoog — vouwbalgen ingehaakt — lading gestouwd, enz...);
- e) de personen in de voertuigen over de rangering zijn ingelicht;
- f) de te berijden wissels en kruisingen vrijgemaakt zijn;
- g) de in acht te nemen seinen open staan ofwel de beweging toegelaten is;
- h) het spoor vrij is over een voldoende lengte om de rangering uit te voeren;
- i) de wissels, die hij moet bedienen, de juiste stand voor de uit te voeren beweging innemen.

8 UITVOEREN VAN BEWEGINGEN DIE PLAATS HEBBEN IN DEZELFDE RICHTING OP HETZELFDE SPOOR VAN EEN STATION EN BEVOLEN DOOR HETZELFDE SEIN.

Wanneer verscheidene treinen of niet aan elkaar gekoppelde krachtvoertuigen, achter elkaar geplaatst zijn voor een sein, geldt de opening van dit sein enkel voor de eerste trein of het eerste krachtvoertuig.

Voor elke volgende trein of elk volgend afzonderlijk krachtvoertuig moet het sein terug gesloten en geopend worden.

De bestuurder van de beweging, die niet de eerste is, en die het sein aantreft dat nog open staat voor de voorgaande trein of het voorgaand krachtvoertuig, moet er de sluiting en de heropening van afwachten.

Als deze bestuurder uitzonderlijk het open sein aantreft zonder dat hij het sluiten en het heropenen ervan, na de doorrit van de eerste beweging, heeft kunnen waarnemen, doet hij navraag (eventueel door gebruik te maken van de telefoon van dat sein) en neemt de aanduidingen van het sein slechts in acht nadat hij de verzekering gekregen heeft dat het zich tot hem richt.

Deze beschikkingen blijven van kracht om het even of het sein uitgerust is met herhalers of niet.

Boekje hlt

5. I.

Bladz. 8.

9 SEINEN TE GEVEN DOOR DE BEDIENDE DIE DE RANGERING BEVEELT.

De seinen die het voorwerp uitmaken van de tabel van art. 10 moeten gegeven worden bij middel van de fluit van de trieerbediende (« rangeerder » genoemd).

Die geluidsseinen worden door de rangeerder herhaald indien de bestuurder het gegeven bevel niet opvolgt.

Wanneer de bestuurder, wegens de afstand het gerucht, de wind of eender welke andere oorzaak, de geluidsseinen niet hoort, moet de rangeerder de bij middel van de fluit gegeven seinen bevestigen door armbewegingen (overdag) en met een lantaarn met wit licht ('s nachts).

Als hij twijfelt volgt de bestuurder het bevel niet op.

De zin der rangeerbewegingen wordt bepaald door de beweging die de locomotief moet uitvoeren ten opzichte van de bediende die de rangering beveelt.

Als de locomotief zich moet verwijderen van de bediende die de rangering beveelt geeft deze aan de bestuurder het sein « verwijdering van de locomotief ».

Als de locomotief de bediende die de rangering beveelt moet naderen geeft die bediende aan de bestuurder het sein « nadering van de locomotief ».

Als de bediende die de rangering beveelt zich in de stuurcabine van de locomotief bevindt of ter hoogte daarvan, wordt de zin van de beweging mondeling overeengekomen met de bestuurder.


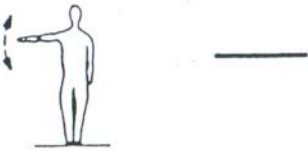



Voor de rangeerbeweging uitgevoerd met elektrische motorstellen, motorwagens of trek-duwstellen, verstaat men onder locomotief, de stuurcabine die bezet is door de bestuurder.

Als de rangeringen met behulp van de radio bevolen worden (draagbare of vaste post), worden de bevelen in klare taal gegeven met opgave, onder meer, van de bestemming van de beweging.

Als de rangeringen per claxon bevolen worden, wordt de zin der bewegingen waarmede de door de claxon gegeven geluidsseinen overeenstemmen, aan de bestuurder van de locomotief medegedeeld :

- eens en voor goed bij het begin van de prestatie als het een rangeerlocomotief betreft die verbonden is aan het station;
- bij het begin van de bewerkingen als het een baanlocomotief betreft.

10 BETEKENIS VAN DE SEINEN DIE GEGEVEN WORDEN DOOR DE BEDIENDE DIE DE RANGE-RINGEN BEVEELT.



Geluidssein (1) en optisch sein	Betekenis en beweging uitgevoerd door de bediende die de rangeringen beveelt
	<p>Verwijdering van de locomotief :</p> <p>bewegingen met de arm van onder naar boven en van boven naar onder (2)</p>
	<p>Vertragen :</p> <p>lichte op- en neergaande bewegingen met de arm horizontaal gestrekt (2)</p>
	<p>Nadering van de locomotief :</p> <p>de arm wordt verscheidene malen snel van rechts naar links en van links naar rechts gezwaaid (2)</p>
	<p>Stoppen :</p> <p>grote cirkels vlug beschreven met de arm (2)</p>
	<p>ALARM (ONMIDDELLIJK STOPPEN) :</p> <p>hetzelfde sein als voor "stoppen" ononderbroken herhaald tot bij stilstand (2)</p>

(1) (2) Zie verwijzingen op bladz. 9bis.

Boekje hlt

5. I.

Bladz. 9bis.

Geluidsein (1) en optisch sein	Betekenis en beweging uitgevoerd door de bediende die de rangeringen beveelt
	<p>Afstoten :</p> <p>Twee horizontale bewegingen van de arm zich verwijderend van het lichaam en een snelle verticale beweging naar beneden. (2)†</p>
	<p>Tegen elkaar brengen :</p> <p>de twee handen verscheidene malen bij mekaar brengen op schouderhoogte.</p> <p>'s NACHTS : Wit licht horizontaal verplaatst (lichtjes bewogen op schouderhoogte).</p>

(1) Een streep betekent een lange toon en een punt een korte toon.

(2) 's NACHTS worden dezelfde bewegingen uitgevoerd met een lantaarn met een wit licht.

11. RANGERINGEN DIE BEVOLEN WORDEN MET DE RADIO.

De radio wordt gebruikt om de rangeringen te bevelen als:

- het visueel contact tussen de bestuurder en de rangeerder moeilijk of niet te verwezenlijken is;
- bij afwezigheid van triererseinen, het stel opgedrukt wordt naar de rangeerheuvel om er door de zwaartekracht te worden geschift.

In alle omstandigheden mag de radio gebruikt worden om inlichtingen over te maken aan de bestuurder.

De rangeringen van een stel dat op de rangeerheuvel gedrukt wordt om er te worden geschift door zwaartekracht, worden niet begeleid als ze bevolen worden met vaste triererseinen of per radio.

a) Soorten radioverbinding.

Er kunnen drie types van radiotoestellen gebruikt worden:

- het draagbaar radiotoestel: dit toestel wordt gebruikt door de rangeerder; de bestuurder kan dit type van toestel ook moeten gebruiken als de locomotief niet uitgerust is met een mobiel toestel. In dit geval legt de rangeerder de werking van het toestel uit aan de bestuurder;
- het mobiel toestel: het gaat om het toestel dat opgesteld is op de locomotief;
- het vaste toestel: het gaat over het toestel dat opgesteld is in een seinhuis of in een stationsgebouw.

b) Identificatie van de toestellen.

Het radiotoestel dat gebruikt wordt door de bestuurder, wordt geïdentificeerd door "locomotief ...", gevolgd door het nummer van de locomotief die hij bedient.

Voorbeeld: "locomotief 8226".

Het draagbaar toestel dat gebruikt wordt door de rangeerder wordt geïdentificeerd door de benaming "rangeerder" en het vaste toestel door de benaming van het gebouw waarin het is opgesteld: b.v. "seinhuis nr. II".

Boekje hlt.

5.1.

Bladz. 10 bis.

c) Proeven.

Er zijn twee soorten proeven :

— kwaliteitsproef :

Oproep : "Locomotief 8226 hier seinhuis nr. II (rangeerder) — hoe hoort U mij? Over".

Antwoord : "Seinhuis nr. II (rangeerder) — hier locomotief 8226. Ik hoor U goed (minder goed) (onvoldoende) Over".

— Verbindingsproef :

Oproep : "Locomotief 8226, hier seinhuis nr. II (rangeerder) Over".

Antwoord : "Seinhuis nr. II (rangeerder), hier locomotief 8226 — Einde".

De goede werking der radiotoestellen moet beproefd worden met :

— een kwaliteitsproef :

- bij de indienststelling ;

- na de vervanging van een toestel of na een verandering van kanaal ;

— een verbindingsproef :

- bij de aflos van de bestuurder of van de rangeerder ;

- vóór het uitvoeren van een opdrukbeweging.

Als bij het uitvoeren van een proef de verbinding van twijfelachtige aard is, mag de radio niet meer gebruikt worden (zelfs niet na verandering van kanaal); na overleg tussen de rangeerder en de bestuurder zijn nog alleen de optische seinen en de geluidsseinen toegelaten.

d) Wijzen van bevelen.

De boodschappen, per radio overgemaakt aan de bestuurders, worden voluit en op preciese manier overgeseind; zij omvatten :

— de bevelen die de aard der uit te voeren bewerkingen opgeven ;

— de richtlijnen met betrekking tot de rit van het konvoi tijdens de beweging van een opgedrukt en begeleid stel; deze richtlijnen worden om de 20 seconden herhaald door de rangeerder als het visueel contact verbroken is.

Bericht Nr. 28 M — Oktober 1983.

6^e bijvoegsel.

Een bevel wordt door de bestuurder onmiddellijk herhaald.

Elk bevel en elk antwoord begint met de identificatie van het opgeroepen toestel, gevolgd door de identificatie van de oproepende post en eindigt met "over" of "einde".

Het woord "einde" betekent dat de overseining is opgeschort. Het toestel van de bestuurder blijft in de stand "luisteren".

Voorbeeld:

Bevel: "Locomotief 8226, hier seinhuis nr. II, vooruit rijden op bezet spoor — Over".

Antwoord: "Seinhuis nr. II, hier locomotief 8226, vooruit rijden op bezet spoor — Einde".

In geval van twijfel brengt de bestuurder de beweging tot stilstand en vraagt om het bevel te herhalen.

Voorbeeld:

"Seinhuis nr. II, hier locomotief 8226, herhaal — Over".

Als de bestuurder daarop geen voldoende antwoord ontvangt, blijft hij stilstaan tot hem duidelijke bevelen worden gegeven. Zonodig wacht hij ter plaatse op mondelinge bevelen.

De richtlijnen met betrekking tot de rit, die periodiek herhaald worden door de rangeerder tijdens een opdruk-beweging, worden voorafgegaan door de identificatie van de opgeroepen post; zij worden niet herhaald door de bestuurder. Tijdens de onderbrekingen van het visueel contact brengt de bestuurder de aan gang zijnde beweging tot stilstand zodra hij de periodieke oproepen van de rangeerder niet meer ontvangt.

e) Belangrijke opmerkingen.

Als er visueel contact is blijft de bestuurder letten op eventuele optische en geluidsseinen van de rangeerder.

Als er geen overeenstemming is tussen een per radio overgemaakte boodschap en een optisch of een geluidssein, eerbiedigt de bestuurder de meest beperkende aanduiding.

Als de bestuurder vaststelt dat een bevel niet kan uitgevoerd worden, stopt hij onmiddellijk. Hij verwittigt de bediende die de rangering beveelt en wacht op een nieuw bevel.



12 RANGERINGEN BEVOLEN DOOR KLAKSON.

Wanneer de klaksons gebruikt worden om de rangeerbewegingen te bevelen, wordt dezelfde code gebruikt die voorzien is om de rangeringen te bevelen met de rangeerfluit.

Wanneer de bestuurder niet gewoon is in het station te rangeren, moet het stationspersoneel de bestuurder inlichten over het gebruik van de klaksons.

Indien bestuurders van verschillende lokomotieven in rangeerdienst de klaksons kunnen horen, geeft alleen de bestuurder, ingelicht door het stationspersoneel, gevolg aan het bevel.

Opmerkingen nopens de luidsprekers : de luidsprekers die in de vormingsbundels en langs de perrons van sommige stations zijn opgesteld, om aanduidingen te verstrekken die de bewerkingen kunnen versnellen door er de aandacht van het personeel op te vestigen, mogen niet gebruikt worden om rangeerbewegingen te bevelen.

13 RANGERINGEN DIE MONDELING, MET EEN GESCHREVEN BEVEL OF DOOR MIDDEL VAN DE REMKOPPELING VAN DE RANGEERDER WORDEN BEVOLEN.

In een station mogen de rangeringen rechtstreeks bevolen worden door de stationschef (1).

Deze bediende mag de rangeringen bevelen hetzij met armbewegingen, hetzij mondeling ofwel schriftelijk.

Een rangeerbeweging bevolen door een der middelen vermeld in de artikels 9 tot 12 kan gestopt worden door een mondeling bevel alsook bij middel van de remkoppeling van de rangeerder.

(1) Bediende van het station, drager van de dienstpet met rode band.

Boekje hlt

5. I.

Bladz. 12.

14 BETREKKINGEN TUSSEN DE BESTUURDER EN DE BEDIENDE DIE DE RANGERING BEVEELT — EERBIEDIGEN VAN DE SEINEN.

1. Een rangeerbeweging mag slechts door één enkele verantwoordelijke bediende bevolen worden. Deze bediende wordt « rangeerder » genoemd.

Tenzij om een dringend gevaar af te wenden is het aan andere bedienden verboden tussen te komen in het bevelen van de rangeringen.

2. Wanneer de bestuurder de bediende, belast met het bevelen van de rangeerbewegingen (de rangeerder), kan waarnemen gehoorzaamt hij alleen aan de bevelen van deze laatste. Indien de slechte zichtbaarheid, de lengte van het stel of de constructieve bijzonderheden van het krachtvoertuig een tweede bediende vergen om de bevelen over te zetten, moet de bestuurder aan deze bediende gehoorzamen.

3. In de stations die niet bediend worden door personeel E, worden de rangeerbewegingen uitgevoerd onder het bevel van de treinchef of van de bediende E die het stel begeleidt.

4. Alhoewel de verantwoordelijkheid voor de rangeerbewegingen hoofdzakelijk op de rangeerder rust, mag de bestuurder de rangeerbeweging niet uitvoeren wanneer hij oordeelt dat die beweging gevaarlijk is voor de rangeerder of strijdig met de algemene onderrichtingen.

5. Alleen de « rangeerders » mogen van een rijdend voertuig stappen. De begeleider die tot bepaalde rangeerbewerkingen moet overgaan (zie deel 3, hoofdstuk I, bijlage I, punt 2), mag niet van de lokomotief stappen alvorens deze tot stilstand is gekomen, stilstand die het begin betekent van de rangeerbewerkingen voor dewelke de begeleider de hoedanigheid van « rangeerder » verwerft.

Boekje hlt

5. I.

Bladz. 13.

6. De bestuurder is verantwoordelijk voor het waarnemen der seinen en voor het naleven van de rit op het zicht, uitgenomen wanneer hij onmogelijk het spoor vóór het stel kan waarnemen (1) (3).

In dit laatste geval, verleent hij de grootste aandacht aan de seinen die de rangeerder hem geeft en hij stopt als hij de rangeerder uit het oog verliest (2).

Wanneer het een krachtvoertuig betreft met één enkele stuurkabiné, waarvan de besturing zowel links als rechts mogelijk is, moet de bestuurder verplicht plaats nemen aan de kant waar de rangeerder zich bevindt.

7. Een opdrukbeving, bevolen met gebruikmaking van de remkoppeling (hoofdstuk 5. III, art. 4) kan voorafgegaan zijn van een getrokken rangeerbeweging (optrekbeweging).

Voor het aanvatten van deze optrekbeweging kan de rangeerder aan de bestuurder het bevel geven om te stoppen met de locomotief aan een bepaald merkpunt, bijvoorbeeld: een hectometerpaal, een merkplaat, enz.

Tijdens deze optrekbeweging is er in dit geval geen visueel contact nodig tussen de bestuurder en de rangeerder.

De bestuurder stopt de beweging zo, dat de locomotief stilhoudt aan het merkpunt en wacht dan op het bevel om op te drukken.

- (1) Wanneer voertuigen opgedrukt worden kunnen de seinen die door de kop van de beweging overschreden worden automatisch gesloten worden bij de doorgang van het eerste voertuig; bijgevolg dient de bestuurder van de opdruklocomotief zich niet om die seinen te bekommeren.
- (2) In geval van benutting van de remkoppeling (zie hoofdstuk III, art. 4 dat over die benutting handelt) is het niet meer onontbeerlijk dat de bestuurder de rangeerder ziet.

(3) Als een opdrukbeving toegelaten wordt door het openzetten van een stopsein dat opgesteld is tussen het eerste voertuig op de kop van de beweging en het eerste afwaarts gelegen gevaarlijke punt, moet om het even welk ander stopsein, opgesteld tussen de kop van het konvooi en de stuurkabiné, niet worden geëerbiedigd.

Boekje hlt

5. I.

Bladz. 14.

15 STILSTAND VAN DE LOCOMOTIEVEN TIJDENS DE RANGERINGEN.

Tijdens de rangeringen wordt de stilstand normalerwijze bekomen met behulp van de luchtrem, hetzij rechtstreekse, hetzij automatische.

16 STILSTAND VAN DE LOCOMOTIEVEN GEKOPPELD AAN EEN GROEP VOERTUIGEN WAARVAN DE HOOFDLEIDING IS AANGESLOTEN.

Tijdens deze rangeringen wordt de stilstand bekomen door middel van de automatische rem. De bediende die de rangering beveelt moet zich alsdan voorafgaand met de bestuurder verstaan om de goede werking van de rem op de eerste drie geremde voertuigen na te gaan (1).

Het is de rangeerder verboden de stilstand te bewerkstelligen door de eindkraan van het stel te openen, behalve bij gevaar.

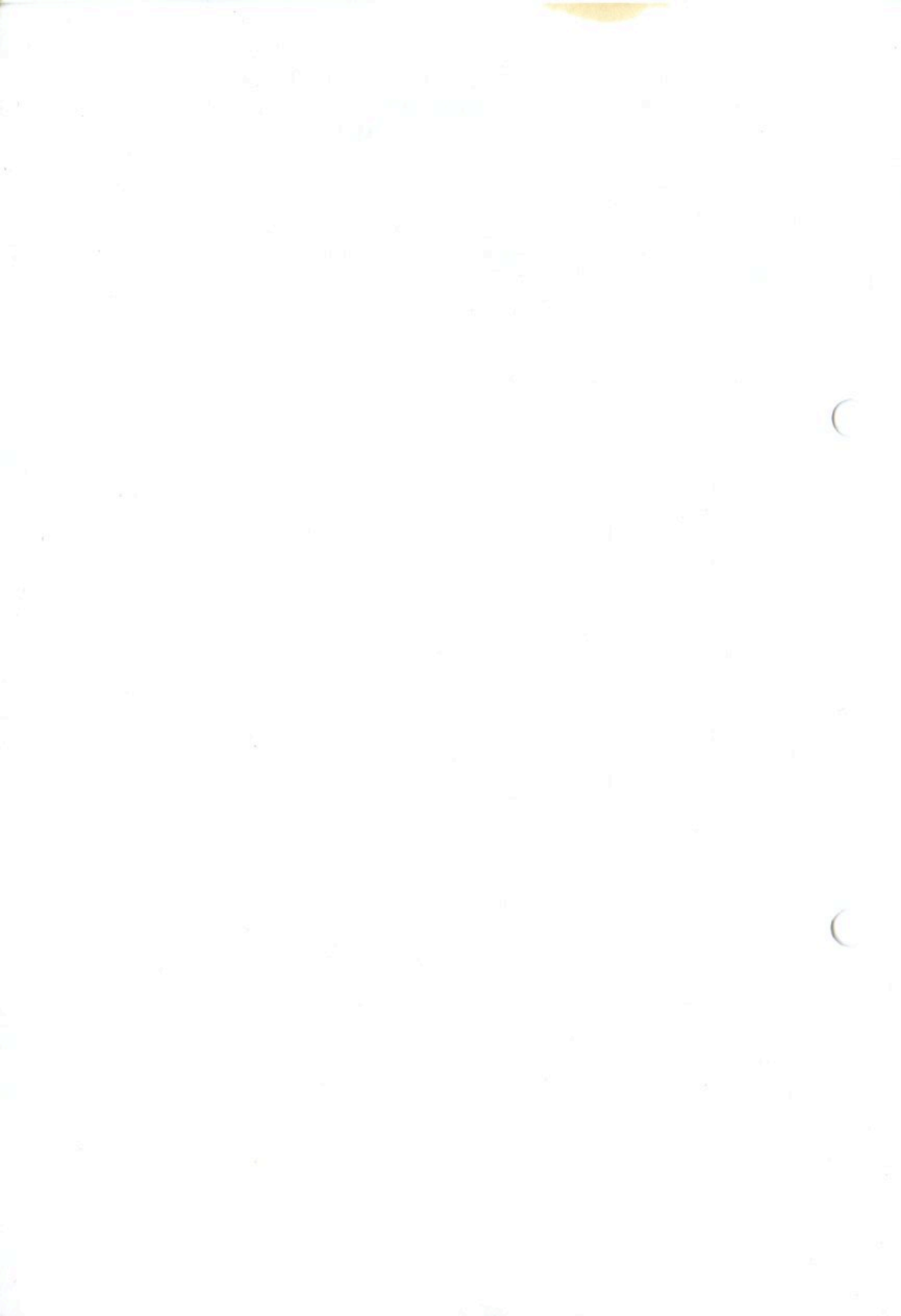
17 VEILIGHEIDSTILSTAND.

Bij elke aanhaking of aankoppeling dient het konvooi (met inbegrip van een losse locomotief) tot stilstand gebracht op enkele meters vóór het (de) voertuig(en) waartegen het dient geplaatst. Na de stilstand nadert het konvooi stapvoets op bevel van de rangeerder, behalve bij het koppelen van motorstellen reeks 03, die in beweging mogen gebracht worden als de deuren gesloten zijn. De aanraking moet met voorzichtigheid geschieden.

(1) Voor het nazicht van het lossen van de remmen, zie deel 6, hoofdstuk III.

TABEL VAN DE IN VOEGE ZIJNDE BIJVOEGSELS BIJ HET
BOEKJE HLT, DEEL 5, HOOFDSTUK II, UITGEGEVEN MET
BERICHT N^o 31 M/1970.

N ^o van het bijvoegsel	N ^o en jaar van het bericht	N ^o der vervangen en bijgevoegde bladzijden	Gewijzigde tekst	Opmerkingen
1	37 M/71		art. 1, 2, 3	



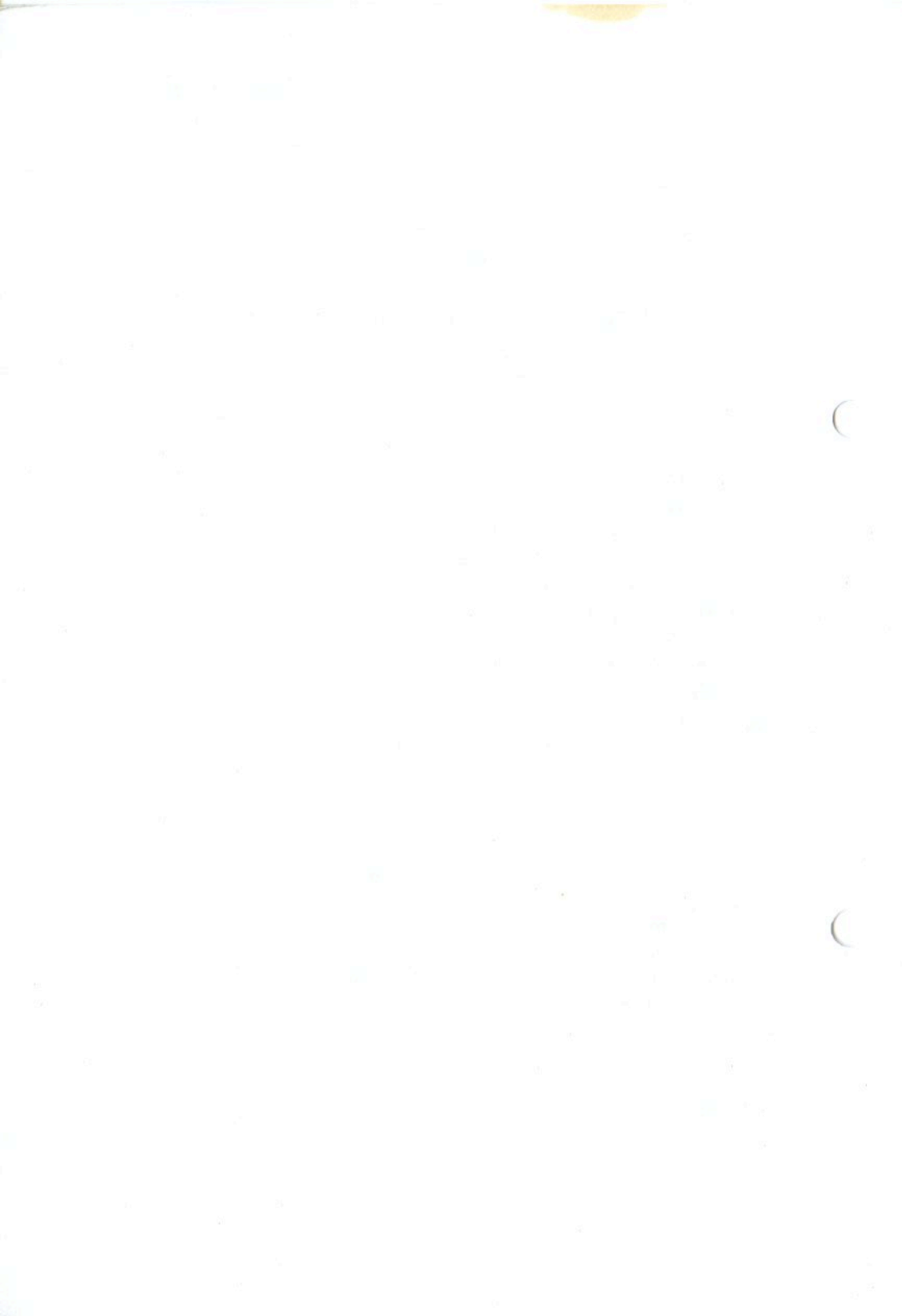
DEEL 5.

HOOFDSTUK II.

SPECIALE RANGEERBEWEGINGEN.

Inhoudstafel.

	N ^o der artikels
Rangeren van een stel door opduwen — Verkeer op de rangeerheuvelds	1
Rangeringen door afstoten	2
Rangeringen op zijn Engels	3
Rangeren van postrijtuigen en voertuigen die bezet zijn door bedienden aan de arbeid of door reizigers	4
Rangeringen op de sporen gelegen op een plaats die toegankelijk is voor het publiek	5
Rangeringen op overwegen die voorzien zijn van palen SF 1, SF 05 of van palen « STOP »	6
Rangering met twee lokomotieven	7
Verkeer van de losse lokomotieven in de stations	8
Rangeringen uit te voeren zonder begelei- ding, in een station door bestuurders die er regelmatig moeten rangeren	9
Rangeringen die uitgevoerd worden zonder tussenkost van een bijzonder aange- stelde bediende	10
Rangeringen in de werkplaatsen en de stations zonder begeleiding van een bediende die de beweging beveelt	11
Beschikkingen aangaande de rangeringen in de instellingen van de traktiewerk- plaatsen	12



HOOFDSTUK II.

SPECIALE RANGEERBEWEGINGEN.

1 RANGEREN VAN EEN STEL DOOR OPDUWEN — VERKEER OP DE RANGEERHEUVELS.

1° Krachtvoertuigen waarvan het verkeer op de rangeerheuvels verboden is :

Elektrische lokomotieven van alle reeksen.

Motorwagens van alle reeksen;

Elektrische motorstellen.

2° Krachtvoertuigen waarvan het verkeer op de rangeerheuvels toegelaten is aan een maximumsnelheid van 10 km/u :

Dieselokomotieven van alle reeksen. (3)

3° Krachtvoertuigen waarvan het verkeer op de rangeerheuvels toegelaten is aan een maximumsnelheid van 20 km/u :

Locotraktoren van de reeksen 90 en 91.

2 RANGERINGEN DOOR AFSTOTEN.

Bij de rangeringen door afstoten mogen de treindelen uit niet meer dan 10 voertuigen bestaan, die onderling aan elkaar moeten gehaakt zijn (het aantal 10 mag overschreden worden, wanneer handremmen bediend worden).

Het is verboden stilstaande wagens met een schok in beweging te brengen.

Het is verboden sommige categorieën van voertuigen te rangeren door afstoten (2).

De rangeringen door afstoten worden toegelaten en bevolen door een bediende van het station overeenkomstig het plaatselijk consigne E.

(2) Het personeel E heeft tot plicht er over te waken dat geen voertuigen afgestoten worden die niet op die manier mogen gerangeerd worden.

(3) Het verkeer van de HLD's van de reeks 62-63 is verboden op rangeerheuvels met verticale straal kleiner dan 500 meter. De bestuurders moeten de plaats van deze rangeerheuvels niet kennen

Boekje hlt

5. II.

Bladz. 2.

3 RANGERING OP ZIJN ENGELS.

Deze rangering mag niet uitgevoerd worden door het personeel M. . . alleen. Ze moet steeds bevolen worden door een bediende E.

Het loshaken moet met de stok geschieden door een werkmán die in het tussenspoor naast de in beweging zijnde wagens loopt of die post gevat heeft op de voettrede van de lokomotief of van een wagen. Het is hem uitdrukkelijk verboden op de buffers plaats te nemen.

De bediende die de rangering beveelt moet er over waken dat :

- a) de lokomotief rijden kan op een spoor dat een voldoende bruikbare lengte heeft om zich volkomen buiten bereik te stellen;
- b) de voorsprong van de lokomotief op het stel dat haar volgt, groot genoeg is om in goede veiligheidsvoorwaarden, de stand te kunnen wijzigen van de tegen de spits in bereden wissel;
- c) de rit van het stel zowel als van de lokomotief derwijze geregeld wordt dat alle gevaar voor botsing of zijdelingse aanrijding vermeden wordt.

Indien, om een of andere reden, het slagen van de verichting twijfelachtig schijnt, houdt de wisselwachter de wissel in zijn oorspronkelijke stand zodat het wagenstel op hetzelfde spoor van de lokomotief loopt en de rangering vervolgens kan herbegonnen worden.

**4 RANGEREN VAN POSTRIJTUIGEN EN VOERTUIGEN
DIE BEZET ZIJN DOOR BEDIENDEN AAN DE
ARBEID OF DOOR REIZIGERS.**

1. De bedienden van de postrijtuigen, slaap- en spijswagens moeten aan de buitenkant van de rijtuigen die ze bezetten, bij dag een gele vlag plaatsen, om hun aanwezigheid te melden.

's Nachts volstaat de verlichting van die rijtuigen als verwittigingsslein.

Deze schikkingen gelden niet voor de rijtuigen die in een trein zijn opgenomen.

2. Alvorens voertuigen te verplaatsen die bezet zijn door bedienden aan de arbeid (poetsers, lampenisten, klänten, enz.) moeten deze bedienden verwittigd worden.

De bedienden die zich in de postrijtuigen bevinden, worden van elke beweging verwittigd door de rangeerder die driemaal op de kast van het rijtuig klopt.

De door personen bezette voertuigen moeten met de grootste voorzichtigheid gerangeerd worden.

Boekje hlt

5. II.

Bladz. 4.

Bericht Nr. 686 van 17-01-1989.

Bericht Nr. 711 van 17-08-1989.

5 RANGERINGEN OP DE SPOREN GELEGEN OP EEN PLAATS DIE TOEGANKELIJK IS VOOR HET PUBLIEK.

Elke rangering uitgevoerd op de sporen van een plaats welke toegankelijk is voor het publiek (laadspoor, perron toegankelijk voor het publiek, enz.) of voor bedienden die niet tussenkomen in de rangering (aan de inrit van de laadperrons, werkplaatsen, enz.) moet steeds met de grootste voorzorgen worden uitgevoerd en tegen een maximumsnelheid van 5Km/h indien het een opdrukbeweging betreft en de remkoppeling niet gebruikt wordt.

- a) De gerangeerde voertuigen moeten onderling en aan de lokomotief gekoppeld zijn; het is verboden de voertuigen op deze sporen af te stoten gedurende de uren dat het publiek tot deze plaats toegang heeft, tenzij het afstoten gebeurt op bevel van de stationschef en onder zijn toezicht.
- b) De opgeduwde voertuigen moeten door een bediende worden voorafgegaan, indien de omstandigheden het vereisen, om de personen en het materieel te verwijderen die zich te dicht bij het spoor bevinden.

Ingeval gebruik wordt gemaakt van de remkoppeling, is deze beschikking maar van toepassing wanneer de dienst van de exploitatie zulks nodig acht.

6 RANGERINGEN OP OVERWEGEN DIE VOORZIEN ZIJN VAN PALEN SF 1, SF 05, OF VAN PALEN « STOP ».

Wanneer een rangeerbeweging een overweg moet overschrijden die voorzien is van palen SF 1, SF 05 of van palen « STOP », moet de bestuurder :

- de algemene schikkingen eerbiedigen voorzien voor de treinen indien de lokomotief vooraan het stel is (1);
- de bevelen van de rangeerder eerbiedigen indien de lokomotief achteraan het stel is.

(1) Zie deel 2, hoofdstuk IX - Rubrieken « snelheidsslein voor de overwegen » en « slein « Stop » voor overwegen ».

7 RANGERINGEN MET TWEE LOKOMOTIEVEN.

Het is toegelaten te rangeren met twee aaneengekoppelde lokomotieven. De lokomotief die aan kop staat ten opzichte van het stel, verzekert in dit geval de besturing en de remming en de rangeerseinen zijn aan deze lokomotief gericht.

Wanneer rangeerbewegingen uitgevoerd worden door baanlokomotieven, vergt de verbinding tussen de rangeerder en de bestuurder in sommige gevallen de tussenkomst van een 2° bediende.

Wanneer de beweging uitgevoerd wordt met twee lokomotieven, hetzij in volle baan, hetzij in de stations waar er geen 2° bediende E kan tussenkomen, mag de bestuurder van de 2° lokomotief plaats nemen nevens de bestuurder van de 1° lokomotief en de rol vervullen van verbindingsbediende. Deze werkwijze is echter niet toegelaten wanneer een averij aan de lokomotief de bestuurder belet deze, zelfs tijdelijk, te verlaten.

Wanneer het besturen en het remmen gebeuren vanuit de lokomotief die tegen het stel geplaatst is of wanneer de lokomotieven zich tussen twee stellen bevinden, dient voorafgaand overleg gepleegd tussen de rangeerder en de bestuurders om de bestuurder aan te wijzen die verantwoordelijk is voor de bewegingen.

De bestuurder van de andere lokomotief mag en moet maar tussenbeide komen om een dringend gevaar af te wenden.

Boekje hlt

5. II.

Bladz. 6.

8 VERKEER VAN DE LOSSE LOKOMOTIEVEN IN DE STATIONS.

1. Wanneer baanlokomotieven regelmatig ritten moeten afleggen in een station zonder dat :
 - een bediende van de exploitatie de rit vergezelt;
 - die ritten kunnen worden uitgelegd bij middel van verklarende borden;
 - de uit te voeren bewegingen kunnen worden bevolen door vaste seinen,mag een plaatselijk consigne van 1^e categorie (zie deel 2, hoofdstuk XII) opgesteld worden door de dienst van de Exploitatie.

De kennis van dit plaatselijk consigne maakt deel uit van de lijnkennis (zie deel 1, hoofdstuk V).

2. Een opdruklokomotief die, na de trein te hebben verlaten aan het sein ALL, terugkeert naar het vertrekstation, voert een rangeerbeweging uit.

Bijgevolg moeten *alle* *seinen* seinen die zich op de terugweg zouden kunnen bevinden, niet geëerbiedigd worden.

Zie bericht
8M/F.

9 RANGERINGEN UIT TE VOEREN ZONDER BEGELEIDING, IN EEN STATION DOOR BESTUURDERS DIE ER REGELMATIG MOETEN RANGEREN.

De rangeerbewegingen die bevolen worden door voorziene middelen (1) worden vaak uitgevoerd zonder begeleiding.

De bestuurders die regelmatig rangeringen uitvoeren in een station moeten volledig de sein- en spoorinrichting van dat station kennen.

De bestuurders mogen alleen om begeleiding door een rangeerder verzoeken in de onderstaande gevallen :

- a) wanneer de uit te voeren beweging van uitzonderlijke aard is en bijzondere voorzorgsmaatregelen vergt;
- b) voor lokomotieven van de treinen, wanneer de uit te voeren beweging niet voorzien is in het consigne dat de losse ritten in het station regelt.

Wanneer de bestuurder om begeleiding door een bediende van het station verzoekt omwille van een onvoldoende kennis van het station, meldt de stationschef dit feit aan de traktiewerkplaats waarvan de bestuurder afhangt.

(1) Vaste of handseinen, radio of klaksons.

10 RANGERINGEN DIE UITGEVOERD WORDEN ZONDER TUSSENKOMST VAN EEN BIJZONDER AANGESTELDE BEDIENDE.

1° Deze rangeringen kunnen worden uitgevoerd in de instellingen van de traktiewerkplaatsen en op de sporen van de stations.

In dit geval wordt de veiligheid van de beweging uitsluitend verzekerd door de bestuurder.

De krachtvoertuigen bediend door één enkel bediende moeten steeds begeleid worden door een rangeerder (eventueel de seingever of de wisselwachter van een grondpost) als, tijdens de rit, de tussenkomst van deze bediende kan nodig zijn.

2° De lokomotieven die niet begeleid zijn door een rangeerder mogen de enkelwerkende wissels, en de wissels voorzien van een langwerpige cilindervormige toestand (bedieningstoestand met vertraagde terugloop), openrijden. De wissels van een keerdriehoek, van de wijksporen voor lokomotieven alsook de grendeling van een draaischijf zijn te bedienen door de begeleider of bij ontstentenis door een bediende E van het station.

Boekje hlt

5. II.





Bladz. 8.

3° De bestuurder moet de te volgen wisselstraat controleren door na te gaan of de stand van het tegengewicht der hefbomen van de wissels die bij de spits moeten opengereden worden, zich wel langs de goede kant bevindt.

Wanneer hij een gaping (1) vaststelt tussen de wisselnaald en de spoorstaaf waartegen deze moet aansluiten, stapt hij van het krachtvoertuig om op het tegengewicht te duwen ten einde de wissel in de juiste stand te plaatsen (2).

- (1) Een gaping veroorzaakt door sleet of een gebrek aan smering, moet door de bestuurder kenbaar gemaakt worden om te vermijden dat een vanaf de stuurkabine van het krachtvoertuig onzichtbare gaping, later een ontsporing zou tot gevolg hebben.
- (2) De kroon van de beide zijden van de tegengewichten der hefbomen van de wissels die door het rijdend personeel kunnen bediend worden, is verdeeld in 6 gelijke sectoren waarvan 3 zwarte (en 3 witte of rode).

Het wit cijfer op het medaillon geeft het nummer van de wissel.

	Te bedienen door het rijdend personeel	Mag niet door het rijdend personeel bediend worden
Wissels die toegang verlenen tot sporen van dezelfde aard (geëlektrificeerde of niet).		
Wissels die toegang verlenen tot sporen van verschillende aard (geëlektrificeerde sporen en niet geëlektrificeerde).		

11 RANGERINGEN IN DE WERKPLAATSEN EN DE STATIONS ZONDER BEGELEIDING VAN EEN BEDIENDE DIE DE BEWEGING BEVEELT.

De bewegingen die de normale wisselstraten volgen of opgenomen zijn in een consigne van 2^e categorie (zie deel 2, hoofdstuk XII - rubriek « consignes ») mogen worden uitgevoerd zonder begeleiding van een rangeerder op eenvoudig waarnemen van de seinen.

Dezelfde schikkingen gelden voor de bewegingen in de werkplaatsen die niet zijn opgenomen in een consigne en voor zover ze niet leiden over een wissel tegen de punt in of over een kruising niet afgedekt door vaste seinen.

In bepaalde werkplaatsen kunnen de rangeerbewegingen bevolen worden bij middel van luidsprekers. De aldus overgemaakte bevelen geven aan welke bewegingen moeten uitgevoerd worden maar ontheffen het rijdend personeel niet van de verplichting de signalisatie en de algemene veiligheidsregels te eerbiedigen.

In de werkplaatsen moeten de dienstwegen vrijgelaten worden door de stationerende krachtvoertuigen.

Bij het binnenrijden in de overdekte werkplaatsen van de elektrische traktie dienen de stroomafnemers neergelaten.

12 BESCHIKKINGEN AANGAANDE DE RANGERINGEN IN DE INSTELLINGEN VAN DE TRAKTIEWERKPLAATSEN.

1. Elk vertrek uit de werkplaats wordt bevolen door de rangeerder of de bediende die de dienst leidt.

Indien het spoor uitgerust is met een sein geldt het openstellen van dit sein als bevel tot vertrek.

2. Het overschrijden van gesloten seinen gebeurt mits ontvangst van een bevel E.S. 422.

3. In geval van samenlopende en gelijktijdige bewegingen, niet bevolen door vaste seinen of door een rangeerder, heeft de beweging komende van links (wanneer men zich plaatst in de richting van de beweging) de voorrang op de beweging komende van rechts.

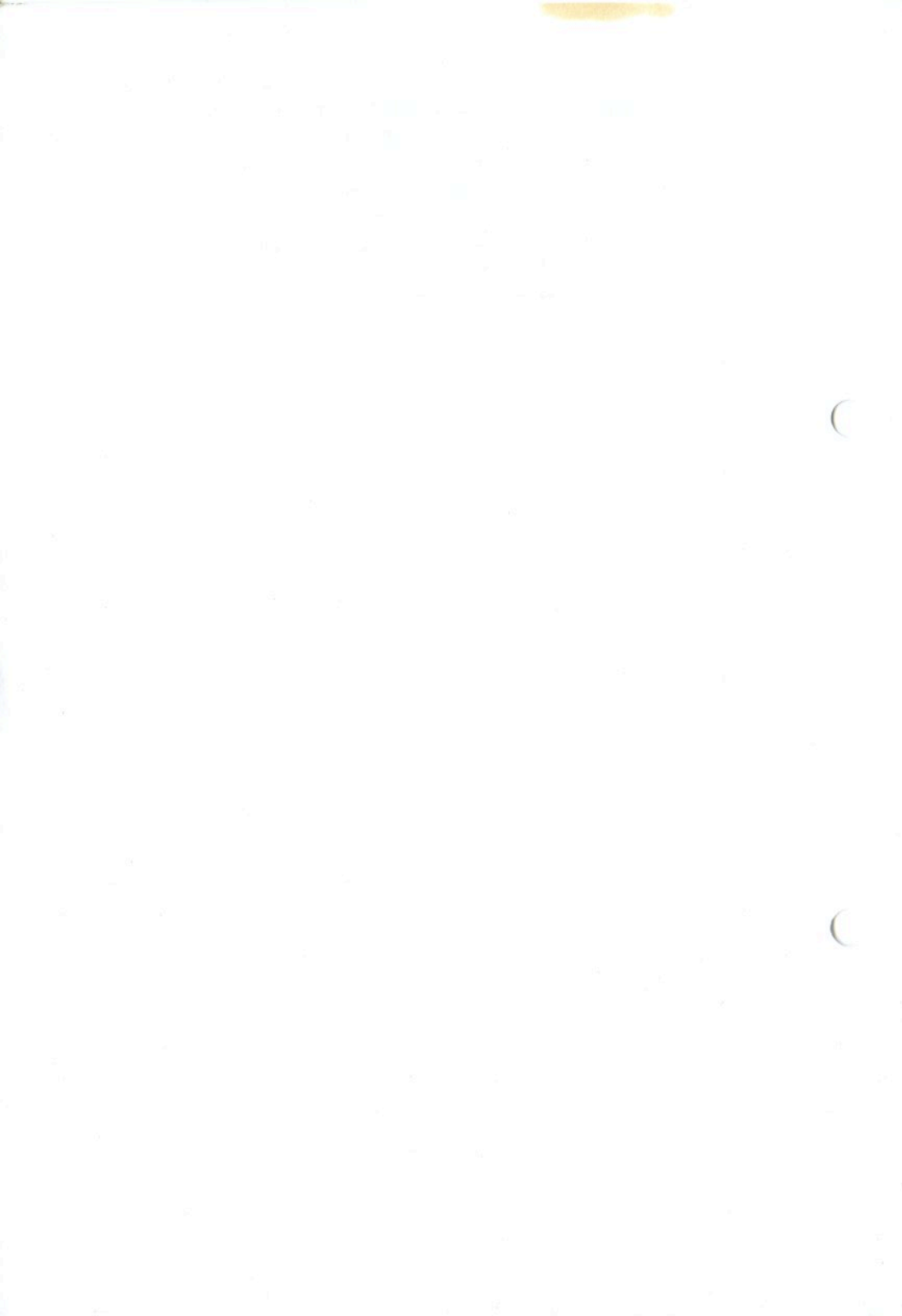


**TABEL VAN DE VAN KRACHT ZIJNDE BIJVOEGSELS
BIJ HET BOEKJE HLT, DEEL 5, HOOFDSTUK III.
UITGEGEVEN MET BERICHT Nr. 31 M/1970.**

Deze tabel vervangt elke vroeger uitgegeven tabel.

Nr. van het bijvoegsel	Nr. en datum van het bericht	Nrs. van de vervangen bladzijden en bijgevoegde bladzijden	Gewijzigde teksten	Opmerkingen
1	2	3	4	5
1	16 M/1980	3/4 en 5/6	Art. 3, 4, 5	
4	16 T/1989	Bijlage 1 vervangen		De berichten 20 M/1983 en 29 T/1988 zijn afgeschaft.

690108



DEEL 5.

HOOFDSTUK III.

ALLERHANDE VERRICHTINGEN.

Inhoudstafel.

	N ^o der artikels
Koppelen en ontkoppelen	1
Bediende belast met het koppelen en ontkoppelen	2
Aan- en afhaken van motorwagens en elektrische motorstellen die met een lokomotief moeten verplaatst worden ...	3
Benutting van de remkoppeling	4
Overschrijden van een gesloten sein door een opdrukkingsbeweging uitgevoerd met behulp van de remkoppeling	5
Vastzetting van een afgehaakt stel	6
Vastzetting van een trein in het eindstation of het aflosstation van de lokomotief ...	7
Middelen om de vastzetting te verzekeren	8
Gebruik van de stopblokken	9
Bijlagen.	
Rangeerlokomotieven uitgerust met de automatische koppeling B.S.I.	Bijlage 1



HOOFDSTUK III.

ALLERHANDE VERRICHTINGEN.

1 KOPPELEN EN ONTKOPPELEN.

1° De verrichtingen voor het koppelen en ontkoppelen omvatten, buiten het aan- en losmaken (1), de verrichtingen voor het plaatsen in of het wegnemen uit hun bedrijfsstand van :

- de remslangen (2);
- de koppelaars van de hulpbedieningsstroomkringen (2) (3);
- zo nodig, de koppelaars voor de elektrische verwarming (2);
- zo nodig, de slangen van de stoomverwarming (2).

2° Bijkomende verrichtingen.

1. De bediende belast met het aanhaken of koppelen moet eveneens de stopblok (4) verwijderen die eventueel geplaatst is onder de eerste as van het voertuig waaraan hij de lokomotief aanhaakt.

De schroefrem van het eerste rijtuig van een ledig reizigersstel moet gelost worden.

2. De stopblokken die eventueel geplaatst zijn onder een as van het aangehaakte stel moeten weggenomen en de schroefremmen die eventueel aangesloten zijn in het aangehaakte stel moeten gelost worden door de bediende die langs het stel moet gaan om de continuïteitsproef uit te voeren.

Opmerking : Het veiligheidsboekje somt de beschikkingen op die moeten nageleefd worden bij het aan- en losmaken.

(1) Aanhaken = uitsluitend de mechanische verbinding tot stand brengen.

(2) Koppelen = aanhaken + verwezenlijken van de remverbinding, (en eventueel de elektrische verbindingen en deze van de verwarming).

(3) Voor de trek- en duwstellen : zie de technische brochure aangaande dit materieel.

(4) Deze stopblokken zijn normaal geel geschilderd.

Boekje hlt

5. III.

Bladz. 3.

2 **BEDIENDE BELAST MET HET KOPPELEN EN ONT- KOPPELEN.**

De verrichtingen voor het koppelen en ontkoppelen van de lokomotief van een trein, van een koppelbare motorwagen of van een elektrisch motorstel worden uitgevoerd door de begeleidende bediende, indien de trein begeleid is door een begeleider en door een rangeerder in de andere gevallen (1).

Indien de trein begeleid is door een bestuurder van een der sleeplokomotieven worden die verrichtingen uitgevoerd door een rangeerder.

Bij uitzondering mag de bestuurder hiermede belast worden bij afwezigheid van de begeleider, wanneer het informatiefiche hierin voorziet, of indien de stationschef die verplichting vermeldt op het werkblad en de reden ervan opgeeft.

Het behandelen van de koppelingskabels voor het verkeer in treinschakeling moet gebeuren:

- bij het koppelen door de bestuurder die de locomotieven bedient;
- bij het ontkoppelen, door de bestuurder die het krachtvoertuig bedient dat het eerst vertrekt.

De verrichtingen voor het koppelen en ontkoppelen van gekoppelde lokomotieven in losse rit moeten door de bestuurder van de tweede lokomotief worden uitgevoerd. In de stations worden die verrichtingen door de rangeerder uitgevoerd.

De bestuurder van een trein in doorrit mag door Dienst E opgevorderd worden om een beschadigd voertuig te ontkoppelen en uit te wijken indien er geen rangeerder beschikbaar is, mits rechtvaardiging op het werkblad.

Bij het koppelen of ontkoppelen van een locomotief van een trek- en duwstel geeft de bestuurder de nodige richtlijnen voor het plaatsen of het wegnemen van de kabels aan de rangeerder; de bestuurder is verantwoordelijk voor de goede uitvoering van die bewerkingen.

(1) Het koppelen en ontkoppelen van de vouwbalken tussen de elektrische motorstellen worden niet gedaan door de begeleider.

3 **AAN- EN AFHAKEN VAN MOTORWAGENS EN MOTOR-
STELLEN DIE MET EEN LOCOMOTIEF MOETEN VER-
PLAATST WORDEN.**

De verrichtingen voor het aan- en afhaken van een motor-
wagen, niet voorzien van de gewone koppeling en buffers,
wordt uitgevoerd met behulp van een hulpkoppeling die
deel uitmaakt van het boordmaterieel der motorwagens
(zie de desbetreffende beschrijvende brochure).

Het aanhaken van een motorstel en een locomotief wordt
uitgevoerd met behulp van een hulpkoppeling die deel uit-
maakt van het boordmaterieel der motorstellen. Deze kop-
peling alsmede het gebruik ervan worden beschreven in
deel ~~11~~.⁴

4 GEBRUIK VAN DE REMKOPPELING.

a) Gebruiksvoorwaarden.

- 1° In sommige reizigersstations wordt een toestel, waarmee een rangerend stel kan worden geremd, ter beschikking gesteld van de rangeerders. Dit toestel "remkoppeling" genaamd, is samengesteld uit een buigzame slang waarvan één der uiteinden wordt aangesloten op de algemene leiding van de automatische rem en het andere uiteinde voorzien is van een manometer en een uitlaatklep.
- 2° Dit toestel mag gebruikt worden bij elke opdrukbeweging van een reizigersstel evenals van een stel wagens geremd onder het regime reizigers (HKM-P) als het eerste voertuig voorzien is van een naar voren gericht platform.
- 3° Wanneer (een) voertuig(en) moet(en) toegevoegd worden aan een stel dat aan het perron staat wordt de remkoppeling gebruikt tot op het ogenblik dat het (de) voertuig(en) het perron nadert (naderen); het naderen van en het rijden tegen het stel worden uitsluitend bevolen met optische rangeerseinen. In dat geval moet de rangeerder de bestuurder inlichten alvorens de rangering wordt uitgevoerd.
- 4° Na de bestuurder ingelicht te hebben van het feit dat hij de remkoppeling gaat gebruiken, koppelt de rangeerder deze aan de remslang van de algemene leiding die zich aan de kop (gezien in de rijrichting) van het stel bevindt en voert de continuïteitsproef uit zoals in bundel 2.3.4.3.
- 5° De rangeerder die de bestuurder gemeld heeft dat hij de remkoppeling gaat gebruiken is **verplicht** al de bewerkingen van de rangering **persoonlijk** uit te voeren.
- 6° Tijdens het uitvoeren van de rangering is het de bestuurder **verboden** de kruk van de remkraan in de stand I (vulstand) te plaatsen, de remmen te lossen met de drukknop "Remlossing" (PBL2), of de leiding automatische rem te overladen.

b) Aanzetten met het stel.

Na het beëindigen van de continuïteitsproef neemt de rangeerder plaats op het platform van het eerste voertuig of op de voettrede als het rijtuig geen kopdeur heeft.

Vervolgens opent hij de uitlaatklep van de remkoppeling en houdt die klep open totdat de algemene leiding van de automatische rem volledig leeggelopen is.

Zodra de bestuurder een drukdaling vaststelt op de manometer van de algemene leiding, plaatst hij de kruk van de remkraan in de stand "dubbele tractie" en stelt vast dat de algemene leiding van de automatische rem snel leegloopt (1).

Na het leeglopen van de algemene leiding, sluit de rangeerder opnieuw de klep van de remkoppeling.

De bestuurder die het snelle ledigen van de algemene leiding heeft vastgesteld, vult deze leiding opnieuw tot 5 bar door gebruik te maken van stand II (normale ritstand) van de remkraan. Daarna zet hij aan en drukt het stel op met inachtneming van de maximumsnelheden voorzien bij art. 3 van deel 5, hoofdstuk I.

c) Stoppen van de beweging.

De rangeerder opent de uitlaatklep van de remkoppeling en houdt deze open tot het stel volledig stilstaat.

Na stilstand sluit hij opnieuw de uitlaatklep van de remkoppeling.

Wat de bestuurder betreft, deze laat de remkraan in de stand II zodat de algemene leiding van de automatische rem opnieuw gevuld wordt.

Hij houdt het stel onbeweeglijk met de rechtstreekse rem.

d) Opnieuw in beweging brengen van het stel na een tussenstilstand.

Men handelt op dezelfde wijze als voor het eerste aanzetten met het stel.

(1) Op de locotractoren van de reeks 91, wordt de neutrale stand van de remkraan verwezenlijkt door het sluiten van de kraan 35 (afzonderen van de algemene leiding van de automatische rem).

5 **OVERSCHRIJDEN VAN EEN GESLOTEN SEIN DOOR EEN OPDRUKBEWEGING UITGEVOERD MET BEHULP VAN DE REMKOPPELING.**

Indien de opdrukbeweging vóór een toegehouden sein is stilgelegd, begeeft de rangeerder zich na een tijdspanne van 3 minuten naar de telefoon en informeert naar de reden van het oponthoud.

Zo het sein gestoord is en een S 422 moet worden afgeleverd, verwittigt de rangeerder de bestuurder.

Deze laatste begeeft zich naar de telefoon van het betrokken sein, na de nodige maatregelen te hebben getroffen om de onbeweeglijkheid van het stel tijdens de stilstand te verzekeren.

Wanneer de overschrijdingsformaliteiten vervuld zijn, keert hij naar de locomotief terug en zet aan.

In dit geval ledigt de rangeerder de algemene leiding niet om het hernemen van de beweging te bevelen.

6 **IMMOBILISATIE VAN EEN AFGEHAAKT STEL.**

Wanneer een groep voertuigen moet vertoeven op een spoor na afhaking van de locomotief of een deel van het stel, moet de immobilisatie ervan verzekerd worden.

De maatregelen om de voertuigen te immobiliseren moeten voorkomen dat ze in beweging worden gebracht door de zwaartekracht, door de inwerking van de wind of ingevolge een stoot die veroorzaakt wordt door een andere groep voertuigen of door een krachtvoertuig bij voorbeeld gedurende de bewerkingen van aanhaking.

7 VASTZETTING VAN EEN TREIN IN HET EINDSTATION OF HET AFLOSSTATION VAN DE LOKOMOTIEF.

Zodra een trein in het eindstation of het lokomotiefaflosstation stilstaat, vult de bestuurder de treinleiding van de doorgaande rem op 5 bar. De begeleider of bij diens afwezigheid, een bediende van het station, ontkoppelt vervolgens de remslangen waardoor de lokomotief met de trein verbonden is, laat de eindkraan van het stel volledig open en haakt de lokomotief af.

Wanneer de trein begeleid is, zet de begeleider ook de handrem vast van een voertuig van het stel.

Wanneer de trein niet begeleid is, wordt deze bewerking uitgevoerd door het stationspersoneel.

Het stationspersoneel zet daarna het stel vast overeenkomstig de voorschriften van het plaatselijk consigne.

8 MIDDELEN OM DE VASTZETTING TE VERZEKEREN.

1° Op het ogenblik dat de voertuigen van een trein losgemaakt worden van de lokomotief of van de voertuigen die er aan gekoppeld blijven, kan het personeel de vastzetting verwezenlijken bij middel van de doorlopende rem.

De remming met de doorlopende rem van de voertuigen, die van de trein gekoppeld zijn, is slechts tijdelijk, want de dichtheid van de zuigers in de remcilinders is niet volmaakt.

2° Deze remming moet aangevuld worden door het aandraaien van de handremmen van een bepaald aantal voertuigen.

3° Wanneer geen handremmen in het stel aanwezig zijn, moeten stopblokken gebruikt worden.

4° De uitvoeringsbeschikkingen komen voor in deel 6, hoofdstuk III.

Boekje hlt

5. III.

Bladz. 8.

9 GEBRUIK VAN STOPBLOKKEN.

Alvorens een stel in beweging te brengen, is het nodig met de grootste aandacht te zorgen voor het voorafgaand wegnemen van iedere stopblok die de uit te voeren beweging of een beweging die volgt kan hinderen.

Het is verboden stopblokken te plaatsen op de hoofdsporen, zowel op de doorgaande als op de ontvangstsporen, uitgezonderd in geval van onmiddellijk gevaar en in 't bijzonder om voertuigen tot stilstand te brengen die uit een station ontsnapt zijn of om een stel vast te zetten in geval van in nood blijven, koppelingsbreuk of ongeval. In dit geval, moeten stopblokken van het bijzondere type met tegengewicht gebruikt worden die de eigenschap bezitten van de spoorstaaf te vallen van zodra het betrokken wiel de stopblok vrijmaakt (1).

Deze stopblokken met tegengewicht moeten zó geplaatst worden dat ze bij het lossen buiten het bereden spoor vallen.

In de stations met grote helling kan het gebruik van stopblokken in het hoofdspoor toegelaten worden door het plaatselijk consigne.

Wanneer op de rangeersporen stopblokken moeten worden gebruikt, moeten deze op het einde van het stel worden geplaatst en niet tussen de voertuigen tenzij de stuiting op het einde van het stel onvoldoende zou zijn (2).

(1) Deze stopblokken maken deel uit van het boordmaterieel (zie deel 1, hoofdstuk VII, bijlage II).

(2) Voor het vastzetten van een HKM in geval van remdefekt zie (boekje hlt - deel 6, hoofdstuk III).

RANGEERLOCOMOTIEVEN UITGERUST MET DE AUTOMATISCHE KOPPELING BSI.

De bestuurder van een met de automatische koppeling BSI uitgeruste rangeerlocomotief neemt volgende voorschriften in acht:

1. Het aanhaken of afhaken van een stel mag slechts gebeuren na bevel van de bediende die de rangering beveelt: in het bijzonder bij sortering door heuveling mag de snede, vast aan de locomotief, door de bestuurder slechts afgehaakt worden na toelating van de bediende die de rangering beveelt.
2. Na elk tegenrijden voert de bestuurder een tractieproef in achteruitrit uit.
3. Indien de aanhaking niet tot stand is gebracht begint de bestuurder het tegenrijden opnieuw en voert een nieuwe tractieproef in achteruitrit uit.
4. De bestuurder mag het (de) voertuig(en) slechts verplaatsen indien hij de zekerheid heeft dat de aanhaking onberispelijk tot stand gebracht is.
Vóór het verplaatsen van (een) rijtuig(en), moet na de tractieproef de automatische remleiding gekoppeld worden.
5. Als de automatische koppeling BSI defect is verwittigt de bestuurder onmiddellijk de stationschef; de locomotief moet zo vlug mogelijk vervangen worden.
6. De automatische koppeling BSI moet in ruststand gebracht worden:
 - tijdens de losse ritten tussen de tractiewerkplaats en het station alsook tijdens de losse ritten in volle baan;
 - bij het slepen van treinen of havenreeksen;
 - in het station wanneer de stationschef dit voorschrijft.

De stationschef laat een rangeerder tussenkomen om de bestuurder te helpen bij het in ruststand of in werkstand brengen van de koppeling.

