

Direction de l'Électricité
et de la Signalisation

DIVISION 72-4

BUREAU 71-22

Section 7

Tél. : 3665

AVIS N° 18 ES.

Distribution : au verso.

7° Supplément au RGS — Fascicule II — Titre I.

BLOCK-SYSTEM — GENERALITES.

Le présent supplément est motivé par la création de nouvelles annonces à utiliser en cas de tracé permanent.

MODIFICATIONS.

Page 2bis : Le tableau des suppléments publiés est à compléter par la bande gommée jointe.

Annexe I : Remplacer les pages 3 et 4 par les nouvelles pages jointes.

*
**

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D 24.

Le Directeur,

MAENHAUT.

DISTRIBUTION.

0	: 22
000	: 20
1	: 30 (70
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55, 68
101 à 107	: 41, 42, 68, 90, 91
21-12, 21-22, 25-01	: 20 (1 ex.)
22-33	: 20 (11 ex.)
200	: 63, 64
203, 204, 205, 213, 214, 215, 216	: 20, 31, 43 (1 ex.)
213, 214	: 45 (1 ex.)
AC Cuesmes, AC Luttre, AC Salzennes	: 20 (1 ex.)
31-1, 32, 33, 35, 36, 37	: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 20, 41, 51, 61
34-42	: 20
310	: 2, 3, 5, 6, 7, 20, 31, 41, 51, 65, 81, 82, 83
370	: 6, 7, 20, 41, 51, 82, 83
375	: 2, 6, 7, 20, 61, 81, 82, 83, 90
42-13	: 20 (1 ex.)
52-11	: 20 (1 ex.)
7	: 1 à 7, 42, 45
71-1	: 20
72	: 21, 47
72-41/42	: 20 (60 ex.)
700	: 2 à 7, 20 (6 ex.), 21, 31, 42, 45
732	: 43, 55
770	: 6, 7, 20, 42, 45, 90
718 et 719	: 6, 7, 20, 42, 45
92-3	: 5, 20, 31, 42
Réserve	: 10 %

**Direction de l'Electricité
et de la Signalisation**

DIVISION 72-4

BUREAU 71-22

Section 7

Tél. : 3665

AVIS N° 17 ES.

Distribution : au verso.

11° supplément au RGS — Fascicule II — Titre III.

Le présent avis est motivé par la modification apportée à l'inscription qui figure sur la pancarte de mise hors service d'un poste.

MODIFICATIONS.

Page 2bis : Le tableau des suppléments publiés est à compléter par la bande gommée ci-jointe.

Pages 61 et 62 : à remplacer par les nouvelles pages jointes.

*

**

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D 24.

Le Directeur,

MAENHAUT.

DISTRIBUTION.

0	: 30
000	: 20
1	: 30 (70)
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55, 68
101 à 107	: 41, 42, 68, 90
21-12, 21-22, 25-01	: 20 (1 ex.)
22-33	: 11 ex.
200	: 63
203, 204, 205, 213, 214, 215, 216	: 20, 31, 43 (1 ex.)
213, 214	: 45 (1 ex.)
AC Cuesmes, AC Luttre, AC Salzennes	: 20 (1 ex.)
31-1, 32, 33, 35, 36, 37	: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 20
34-42	: 20
310	: 2, 3, 5, 6, 7, 20
370	: 6, 7, 20
375	: 2, 6, 7, 20, 90
42-13	: 20 (1 ex.)
51-11	: 20 (1 ex.)
7	: 1 à 7, 42, 45
71-1	: 20
72	: 21
72-41/42	: 20 (46 ex.)
73-2b	: 43
700	: 2 à 7, 20 (6 ex.), 21, 31, 42, 45
770	: 6, 7, 20, 42, 45, 90
718 & 719	: 6, 7, 20, 42, 45
92-3	: 5, 20, 31, 42
Réserve	: 10 %

SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES

Bruxelles, le 2 mai 1977.

Direction de l'Electricité
et de la Signalisation

DIVISION 72-4

BUREAU 71-22 — Section 7

Tél. : 3665

AVIS N° 15 ES.

Distribution : au verso

10^e supplément au RGS — Fascicule II — Titre II.

Le présent avis est motivé par la modification apportée à l'inscription qui figure sur la pancarte de mise hors service d'un poste.

MODIFICATIONS.

Page 2bis — Le tableau des suppléments publiés est à compléter par la bande gommée ci-jointe.

Pages 55 et 56 — à remplacer par les nouvelles pages jointes.

**

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D 24.

Le Directeur,
MAENHAUT.

DISTRIBUTION

0	: 30
000	: 20
1	: 30 (70)
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55, 68
101 à 107	: 41, 42, 68, 90
21-12, 21-22, 25-01	: 20 (1 ex.)
22-33	: 20 (11 ex.)
200	: 63
203, 204, 205, 213, 214, 215, 216	: 20, 31, 43 (1 ex.)
213, 214	: 45 (1 ex.)
A.C. Cuesmes, A.C. Luttre, A.C. Salzennes	: 20 (1 ex.)
31-1, 32, 33, 35, 36, 37	: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 20
34-42	: 20
310	: 2, 3, 5, 6, 7, 20
370	: 6, 7, 20
375	: 2, 6, 7, 20, 90
42-13	: 20 (1 ex.)
51-11	: 20 (1 ex.)
7	: 1 à 7, 42, 45, 55
71-1	: 20
72	: 21
72-41/42	: 20 (46 ex.)
73-2b	: 43
700	: 2 à 7, 20 (6 ex.), 21, 31, 42, 45, 55
732	: 43
770	: 6, 7, 20, 42, 45, 90
718 et 719	: 6, 7, 20, 42, 45, 55
92-3	: 5, 20, 31, 42
Réserve	: 10 %

Direction de l'Électricité
et de la Signalisation

DIVISION 72-4

BUREAU 71-15

Section 7

Tél. 3665

AVIS N° 2 E.S.

10^e supplément au R.G.S. - Fascicule II - Titre III.

BLOCK-SYSTEM ABSOLU, A SECTIONS BLOQUEES, PAR TELEPHONE, SUR LIGNES A SIMPLE VOIE.

Le présent supplément est motivé par la décision de ne plus utiliser les annonces spéciales KR - KRz.

MODIFICATIONS :

Page 2bis.

Tableau des suppléments publiés : à compléter par la bande gommée jointe.

Pages 37 à 44ter :

A remplacer par les pages 37 et 38.

Page 62 :

Supprimer les deux dernières lignes.

Pages 63 à 66 :

A remplacer par les pages ci-jointes.

*
**

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D 24.

Le Directeur,

MAENHAUT.

Direction de l'Electricité
et de la Signalisation

BUREAU 71-11

Section 10

Tél. 3745

N° 2.1.7

Liste E.S. de distribution occasionnelle

R.G.S. - Fascicule II - Titre III.

(Block-system absolu, à sections bloquées,
par téléphone, sur lignes à simple voie).

0	: 30
000	: 20

1	: 30 (70)
120	: 2, 20, 31, 32, 42, 43, 55, 68
101 à 107	: 41, 42, 68, 90

21-12, 21-22, 25-01	: 20 (1 ex.)
22-33	: 11 ex.
200	: 63
203, 204, 205, 213, 214, 215, 216	: 20, 31, 43 (1 ex.)
213, 214	: 45 (1 ex.)
A. C. Cuesmes, A. C. Luttre	
A. C. Salzennes	: 20 (1 ex.)

31-1	
32, 33, 35, 36, 37	: 1, 2, 3, 5, 6, 7, 20
34-42	: 20
310	: 2, 3, 5, 6, 7, 20
370	: 6, 7, 20
375	: 2, 6, 7, 20, 90

42-13	: 20 (1 ex.)
-------	--------------

51-11	: 20 (1 ex.)
-------	--------------

7	: 1 à 7, 42, 45
71-1	: 20
72	: 21
72-41/42	: 20 (46 ex.)
73-2 b	: 43
700	: 2 à 7, 20 (6 ex.), 21, 31 42, 45
770	: 6, 7, 20, 42, 45, 90
718 & 719	: 6, 7, 20, 42, 45

92-3	: 5, 20, 31, 42
------	-----------------

RESERVE : 10 %

Direction de l'Electricité
et de la Signalisation

DIVISION 72-3

BUREAU 71-15

Section 7

Tél: 3665

AVIS N° 7 E.S.

Distribution: liste type n° 5 E.S.

6° SUPPLEMENT AU R.G.S., FASC. II, TITRE I.

BLOCK-SYSTEM — GENERALITES.

Le présent supplément est motivé par la décision de ne plus transmettre de numéro de réponse à toute demande ne pouvant être satisfaite. (Avis 17 E.S. et 18 E.S. de 1974).

Modifications.

Page 2 bis: à ajouter.

Annexe I: à remplacer par les pages nouvelles jointes.

N.B. D'autres titres du R.G.S. intéressé, contiennent des exemples avec un numéro de réponse aux annonces Az, et Aoz; ces exemples sont à rectifier et seront modifiés au fur et à mesure de la parution des prochains suppléments à ces titres.

*
**

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D 24.

Le Directeur,

MAENHAUT.

Direction de l'Electricité
et de la Signalisation

DIVISION 72-3
BUREAU 71-15

Section 7
Tél. 3665

AVIS N° 13 E.S.

Distribution: liste type n° 6 E.S.

9^e SUPPLEMENT AU R.G.S., FASC.II, TITRE II. BLOCK-SYSTEM ABSOLU A SECTIONS BLOQUEES PAR TELEPHONE, SUR LIGNES A DOUBLE VOIE.

Le present avis est motivé par la precision à donner au conducteur à propos des postes intermédiaires d'un tronçon en cas de circulation accidentelle à voie unique.

Modifications.

Pages: 2bis, 31 et 32.

A remplacer par les nouvelles pages jointes.

*
* *

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D24.

Le Directeur,
MAENHAUT.

**Direction de l'Électricité
et de la Signalisation**

DIVISION 72-3
BUREAU 71-15
Section 7
Tél. : 3665

AVIS N° 18 E.S.

Distribution : liste type n° 7 E.S.

9^e SUPPLEMENT AU R.G.S., FASC. II. TITRE III. BLOCK-SYSTEM ABSOLU A SECTIONS BLOQUEES, PAR TELEPHONE, SUR LIGNE A SIMPLE VOIE.

Le présent avis est motivé par :

- la décision de ne plus transmettre de numéro de réponse à toute demande ne pouvant être satisfaite;
- la modification des compléments au numéro d'identification de certains parcours;
- l'introduction des moyens complémentaires à utiliser aux postes de block avant de considérer les liaisons de block comme interrompues;
- l'inscription des annonces « Erreur » ou « Annulation d'une annonce » et « Compris » sous les formes « E » et « Ez »;
- la suppression au P.S.S. de la représentation conventionnelle des signaux mobiles d'arrêt non placés en permanence dans les gares de croisement;
- la présentation nouvelle du S 378.

Modifications.

Pages 2 bis, 7, 11, 12, 21, 22, 35, 36, 47, 48, 79, 80, 83, 85 et 86. A remplacer par les nouvelles pages jointes.

*
**

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D 24.

Le Directeur,

MAENHAUT.

Direction de l'Électricité
et de la Signalisation

DIVISION 72-3

BUREAU 71-15

Section 7

Tél. 3665

AVIS N° 17 E.S.

Distribution : liste type n° 6 E.S.

8° SUPPLEMENT AU R.G.S., FASC. II, TITRE II. BLOCK-SYSTEM ABSOLU A SECTIONS BLOQUEES, PAR TELEPHONE, SUR LIGNES A DOUBLE VOIE.

Le présent avis est motivé par :

- la décision de ne plus transmettre de numéro de réponse à toute demande ne pouvant être satisfaite;
- les modifications apportées aux modalités de remise en service d'un poste de block alors que le sens de circulation à voie normale est bloqué;
- la modification des compléments au numéro d'identification de certains parcours;
- l'introduction des moyens complémentaires à utiliser aux postes de block avant de considérer les liaisons téléphoniques de block comme interrompues;
- la présentation nouvelle du S 378.

Modifications.

Pages : 2bis, 13, 14, 59, 60, 73 à 74ter, 75 à 78.

A remplacer par les nouvelles pages jointes.

*
**

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D 24.

Le Directeur,

MAENHAUT.

**Direction de l'Électricité
et de la Signalisation**

DIVISION 72-3

BUREAU 70-15

Section 7

Tél. 3665

AVIS N° 12 E.S.

Distribution: liste type n° 5 E.S.

5° SUPPLEMENT AU R.G.S., FASC. II, TITRE I. BLOCK-SYSTEM - GENERALITES.

Le présent supplément est motivé par :

- la suppression, dans le texte, de la représentation conventionnelle du système de block qui figure dans les autres titres du fasc. II et sera portée au fasc. III, titre I en ce qui concerne les P.S.S.;
- des changements apportés aux prescriptions complémentaires relatives à la manœuvre des signaux de block;
- la suppression des carnets de block à numérotage continu;
- l'affectation du carnet de block à une voie et non plus à un sens de circulation;
- des changements apportés aux prescriptions particulières concernant la tenue des carnets;
- l'apport à l'annexe des annonces VNS-VNSZ-CVT-CVTZ.

Modifications.

Pages 1, 2, 7, 8, 17 à 28, 33 à 42 et 1, 2 de l'annexe I à remplacer par les pages nouvelles jointes.

Pages 43 et 44 à supprimer.

Page 5, rubr. G et H, il faut page 42.

Toute désignation de voie au présent fascicule doit être adaptée aux définitions données par le R.G.S., fasc. I, titre I (avis 14 E.S. de 1973).

**

Les carnets de block actuels S 478 a, b, c, d, e et f seront utilisés jusqu'à approvisionnement des nouveaux carnets.

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D 24.

Le Directeur,

MAENHAUT.

SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité
et de la Signalisation

DIVISION 72-3

BUREAU 70-15 — Section 7

Tf. : 3665

Bruxelles, le 11 mars 1974.

AVIS N° 3 E.S.

Distribution : liste type n° 7 E.S.

8° Supplément au R.G.S., Fasc. II. Titre III.

BLOCK-SYSTEM ABSOLU, A SECTIONS BLOQUEES, PAR TELEPHONE, SUR LIGNES A SIMPLE VOIE.

Le présent supplément est motivé par les précisions à
apporter à l'identité de certains parcours.

Modifications.

— Page 2bis.

Le tableau des suppléments est à compléter par la
bande gommée ci-jointe.

— Pages 3, 4, 79 et 80.

A remplacer par les pages nouvelles jointes.

*
**

Cet avis est à remettre aux ayants droit contre signa-
ture à la fiche D 24.

Le Directeur,
MAENHAUT.

Direction de l'Electricité
et de la Signalisation

DIVISION 72-3

BUREAU 70-15

Section 7

Tél. : 3665

AVIS N° 20 E.S.

Distribution : liste type N° 6 E.S.

**7^e SUPPLEMENT AU R.G.S., FASC. II, TITRE II.
BLOCK-SYSTEM ABSOLU A SECTIONS BLOCQUEES,
PAR TELEPHONE, SUR LIGNES A DOUBLE VOIE.**

MODIFICATIONS.

— Page 2bis.

Compléter le tableau des suppléments publiés par la bande gommée jointe.

— Page 4.

Remplacer les 9 dernières lignes par la bande gommée jointe.

— Pages 73, 74, 74bis, 74ter.

A remplacer par les nouvelles pages ci-jointes.

— Page 74quater : à ajouter.

*
**

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D 24.

Le Directeur,

MAENHAUT.

Direction de l'Électricité
et de la Signalisation

Division 72-3
BUREAU 70-15
Section 7
Tél. 3665

AVIS N° 3 E.S.

Distribution : liste type n° 7 E.S.

7^e Supplément au R.G.S. Fascicule II, Titre III.

BLOCK-SYSTEM ABSOLU, A SECTIONS BLOQUEES, PAR TELEPHONE, SUR LIGNES A SIMPLE VOIE.

Le présent supplément est motivé par le report au R.G.E. des matières reprises aux lettres C, D, E et F du chapitre VI « Mesures à prendre en cas de dérangement ».

Modifications.

Page 2bis.

A insérer.

Page 4.

Corriger le chapitre VI : rubrique B, il y a « (art. 271 à 274) », il faut « (art. 271 et 272) ».

Biffer les rubriques C, D, E et F.

Pages 83 à 86.

Remplacer les pages actuelles par les pages jointes.

Pages 87 à 114.

Annuler les pages actuelles.

**

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D 24.

Le Directeur,
MAENHAUT.

**Direction de l'Electricité
et de la Signalisation**

Division 72-3

BUREAU 70-15

Section 7

Tél. : 3665

AVIS N° 2 E.S.

Distribution : liste type n° 6 E.S.

6° SUPPLEMENT AU R.G.S. FASC. II. TITRE II. — BLOCK SYSTEM ABSOLU A SECTIONS BLOQUEES, PAR TELEPHONE, SUR LIGNES A DOUBLE VOIE.

Le présent supplément est motivé par le report au R.G.E. des matières reprises aux lettres C, D et E du chapitre V « Mesures à prendre en cas de dérangement ».

Modifications.

Page 2 bis.

A insérer.

Page 5.

Corriger la rubrique B; 2^e ligne, il y a « à 174 », il faut « et 172 ».

Supprimer les rubriques C, D et E.

Pages 75 à 78.

Remplacer les pages actuelles par les pages jointes.

Pages 79 à 96.

Annuler les pages actuelles.

*
**

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche D 24.

Le Directeur,
MAENHAUT.

Direction de l'Électricité
et de la Signalisation

SERVICE 73

BUREAU 71-15

Section 13

Tél. 3770

AVIS N° 5 E.S.

Distribution suivant liste-type n° 27 E.S.

- 3° SUPPLEMENT AU R.G.EL., FASCICULE II, TITRE I.
(CHAPITRE II).
- 4° SUPPLEMENT AU R.G.EL., FASCICULE II, TITRE II.
(CHAPITRES III à V INCLUS).
- 4° SUPPLEMENT AU R.G.EL., FASCICULE II, TITRE IV.
(CHAPITRE I).
- 1^{er} SUPPLEMENT AU R.G.EL. FASCICULE II, TITRE V.
(CHAPITRES III ET IV).

Les modifications suivantes sont apportées à ce fascicule.

TITRE I

ARTICLE 51. — ECLAIREMENTS.

— Les pages 47 et 48 sont à remplacer par les nouvelles pages 47 à 48quater incluse.

*
**

Le texte n° 10 de la feuille gommée doit être collé sur le tableau des suppléments publiés.

TITRE II

1. Chapitre III. — Utilisation économique et rationnelle de l'énergie électrique.

Les pages 23 à 26bis incluse sont à remplacer par les nouvelles pages 23 à 26bis.

2. Article 127. — Modalités d'application (page 28).

Remplacer le texte du point b) par le texte n° 1 de la feuille gommée.

3. Article 129. — Régie des télégraphes et des téléphones.

Point d) Installations importantes — Page 36ter :
2^e ligne — biffer BRUXELLES (Midi).

4. Article 130. — Administration des Postes.

Le texte « La façon de procéder est déterminée par ... être portées sur ce relevé », est à remplacer par les nouvelles pages 36quater et 36quinto.

5. Article 133. — Bibliothèques des gares.

Remplacer les textes des points b) et c) (page 39) par le texte n° 2 de la feuille gommée.

6. Article 136. — Installations de publicité lumineuse.

Le texte du point c) (page 42) est à compléter par le texte n° 3 de la feuille gommée.

7. Article 143. — Eclairage électrique des habitations des chefs de gare. — Consommation de courant d'éclairage aux frais de la Société.

Point b) (page 49).

Les deux dernières lignes :

Il y a : taxe de transmission (6 %) :	84,07 F
total (arrondi)	1485,00 F
Il faut : taxe de transmission (7 %) :	98,70 F
total (arrondi)	1500,00 F

8. Les articles suivants sont à ajouter :

ART. 147. — CHEFS DE GARE LOGES EN DEHORS
DES DEPENDANCES DU CHEMIN
DE FER.

ART. 148 — CONCIERGES ET DEPOSITAIRES
(AGENTS FEMININS OU MASCU-
LINS).

ART. 149. — CROIX-ROUGE DE BELGIQUE.

Le texte relatif à ces trois articles figure sur le texte
n° 4 de la feuille gommée, qui doit être collé au bas de
la page 50.

9. Annexe II : Il y a Sp. 123/E.S. 73-14,
il faut Sp. 123/E.S. 73-2.

Annexe III : biffer la mention Sp. 124/E.S. 73-14.

*
**

Le texte n° 5 de la feuille gommée doit être collé sur le
tableau des suppléments publiés.

Le texte n° 11 de la feuille gommée doit être collé au bas
du sommaire, page 4.

TITRE IV.

**ARTICLE 326. — MESURES A PRENDRE EN CAS
D'ELECTROCUTION.**

Remplacer le texte afférent au point n° 3) figurant à la
page 26 par le texte n° 6. Le texte repris au N.B. ne doit
pas être modifié.

*
**

Le texte n° 7 de la feuille gommée doit être collé sur le
tableau des suppléments publiés.

TITRE V.

ARTICLE 1408. — GROUPES ELECTROGENES (p. 13).

Point a) les trois dernières lignes :

Il y a :

Ce groupe est normalement entreposé à Schaerbeek.

Il est expédié avec une réserve de 800 litres de gasoil et de 60 litres d'huile.

Il faut :

Ce groupe se trouve à Bruxelles (Nord) (sous-station de traction). Il est expédié avec une réserve de 400 litres de gasoil et de 40 litres d'huile.

Point b) dans le tableau, il faut biffer :

3 Diesel Guldner 220 V 25 9 0,1;

dans le même tableau, à la première colonne :

Il y a : 4, il faut : 3.

*
**

ARTICLE 1413. — TABLEAU DES REQUISITIONS.

1. Remplacer le texte du point 2 du tableau : « Sous-station haute tension » (page 22) par le texte n° 8 de la feuille gommée.
2. Les pages 23 et 24 sont remplacées par les nouvelles pages 23 et 24.

*
**

Le texte n° 9 de la feuille gommée doit être collé sur le tableau des suppléments publiés.

Le Directeur,
DEVILLERS.

Direction de l'Électricité
et de la Signalisation

BUREAU 72-33

Section 13

Tél. : 1376

AVIS N° 3 E.S.

Distribution : liste type n° 6.

5^e SUPPLEMENT AU R.G.S., FASCICULE II, TITRE II.

BLOCK-SYSTEM ABSOLU A SECTIONS BLOQUEES,
PAR TELEPHONE, SUR LIGNES A DOUBLE VOIE.

Modifications.

Page 2. — Tableau des suppléments publiés.

A compléter par la bande gommée ci-jointe.

Page 48. — Art. 145 — Point 4. — 7^e ligne.

Il y a : ... (à 100 m du P.N.) ...

Il faut : ... (à 50 m du P.N.) ...

Le Directeur,

DEVILLERS.

Direction de l'Électricité
et de la Signalisation

BUREAU 72-33

Section 13

Tf. 1376

AVIS N° 6 E.S.

Distribution : liste type n° 6

4° SUPPLEMENT AU R.G.S. - FASCICULE II - TITRE II - BLOCK-SYSTEM ABSOLU, A SECTIONS BLOQUEES, PAR TELEPHONE SUR LIGNES A DOUBLE VOIE.

Les présentes modifications résultent :

- de la mise en application des nouvelles dispositions du Fasc. II, Tit. X (Blocage du sens de circulation);
- de la révision des prescriptions du R.G.E. 123.20 (Circulation des trains et autres parcours effectuant des opérations entre deux gares);
- de la mise au point des prescriptions à appliquer aux appareils de voie d'une installation intermédiaire couverts par le signal de block du poste d'amont.

MODIFICATIONS.

Page 2. — Tableau des suppléments publiés.

A compléter par la bande gommée ci-jointe.

Pages 3, 4, 31 à 50, 73 et 74.

A remplacer par les nouvelles pages ci-jointes.

Page 51.

Supprimer les deux premières lignes.

Après la page 74.

Ajouter les pages 74bis et 74ter ci-jointes.

*
**

Le présent avis est à remettre aux ayants droit contre signature à la fiche I.C. 24.

Le Directeur,
DEVILLERS.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
5708 SOUTH WOODLAND AVENUE
CHICAGO, ILLINOIS 60637
TEL: 773-936-3700

APPENDIX

APPENDIX I - TABLE I
RESULTS OF EXPERIMENTAL STUDIES
ON THE KINETICS OF THE REACTION

TABLE I
Kinetic data for the reaction of
nitric oxide with ethyl acetate
at various temperatures. The
initial concentration of nitric
oxide was 0.010 M and that of
ethyl acetate was 0.100 M. The
total pressure was constant at
1.00 atm. The reaction was
monitored by measuring the
change in the concentration of
nitric oxide over time.

TABLE II
Temperature dependence of the
rate constant for the reaction
of nitric oxide with ethyl
acetate. The data were
plotted as $\ln k$ versus $1/T$
and a straight line was
obtained.

TABLE III
Effect of the initial
concentration of nitric oxide
on the rate of the reaction
with ethyl acetate. The
temperature was constant at
30°C.

TABLE IV
Effect of the initial
concentration of ethyl acetate
on the rate of the reaction
with nitric oxide. The
temperature was constant at
30°C.

TABLE V
Comparison of the rate
constants for the reaction
of nitric oxide with ethyl
acetate and with acetic
anhydride at 30°C.

TABLE VI
Comparison of the rate
constants for the reaction
of nitric oxide with ethyl
acetate and with acetic
anhydride at 40°C.

Direction de l'Électricité
et de la Signalisation

BUREAU 72-33

Section 13

Tf. : 1376

AVIS N° 2 E.S.

Distribution : liste type n° 5

4° SUPPLEMENT AU R.G.S. — FASCICULE II — TITRE I. — BLOCK-SYSTEM. — GENERALITES.

MODIFICATIONS.

Page 2. — Tableau des suppléments publiés.

A compléter par la bande gommée ci-jointe.

Pages 19 à 24, 27, 28, 33, 34.

A remplacer par les nouvelles pages ci-jointes.

Les carnets E.S. 478 C dont les lignes sont numérotées de 1 à 100 peuvent être utilisés jusqu'à épuisement du stock. La ligne numérotée « 100 » doit être numérotée « 0 » avant mise en service des carnets.

Le présent avis est à remettre aux ayants droits contre signature à la fiche I.C. 24.

Le Directeur,
DEVILLERS.



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité et de la Signalisation

REGLEMENT GENERAL
DE LA
SIGNALISATION
(R. G. S.)

Fascicule II — BLOCK-SYSTEM
ET BLOCAGE
DU SENS DE CIRCULATION

Titre I — GENERALITES

1949

Août 1974.

TABLEAU DES SUPPLEMENTS PUBLIES.

N° du supplément	N° de l'avis et date	N° des pages modifiées	N° des articles modifiés	Observations	Visa
Errata	13 E.S. du 1-6-49	4 14 15 31	Sommaire § D et art. 9 § E et art. 12 titre et art. 25		
1	17 E.S. du 28-5-51	3 8 10 14 15 - 16	Chap. I 3 6 § D 8 à 12	Sommaire Dernier alinéa et fig. 1 Renvoi Supprimé Remplacés	
2	8 E.S. du 10-3-54	2 5 44 46	Tableau Sommaire 41 Ann. I page 2	Remplacée Ajoute	
3	25 E.S. de 1956	19 28 31 Annexe I	14 22 26 page 1		
4	2 E.S. du 16-5-66	19, 20 21 à 24 27, 28 33, 34	14, 15, 16 18, 19, 20 21 27-29-30-31	Pages remplacées	
5	12 E.S. du 30-8-74	1, 2, 7, 8 17 à 28 33 à 42 43 et 44 1, 2 Ann. I	Tableau 3, 4, 5, 13, 14, 18, 19 20, 21. 28, 31, 33, 34, 38, 40. Annexe I	Pages remplacées Supprimées Remplacées	b013

TABLEAU DES SUPPLEMENTS PUBLIES (SUITE).

N° du supplément	N° de l'avis et date	N° des pages modifiées	N° des articles modifiés	Observations	Visa
6	7 E.S. du 26.4.1976	2 bis 1 et 2	— Annexe I	Page nouvelle Pages remplacées	
7	18 ES du 12.5.1977	2bis Annexe I p. 3 et 4	Tableau Annexe I	Modifiée Pages remplacées	

R. G. S.

FASCICULE II.

BLOCK-SYSTEM.

TITRE I. — GENERALITES.

SOMMAIRE.

CHAPITRE I.

Définitions.

	Pages
A. Block-system (art. 1)	7
B. Moyens employés (art. 2 à 5)	7
C. Section libre (art. 6 et 7)	10
D. Classification du block-system (art. 8 et 9).	14 15
E. Formes d'application du block-system absolu seul (art. 10 à 12)	15

CHAPITRE II.

Block-system absolu, à sections bloquées, sur lignes à double voie (block-system par téléphone, par appareils enclenchés, par relais).

A. Prescriptions à observer (art. 13 et 14). ...	17
B. Formes de réalisation des prescriptions générales (art. 15)	20
C. Carnets de block (art. 16 à 22)	20

CHAPITRE III.

Block-system absolu, à sections débloquées, sur lignes à double voie (block-system semi-automatique).

	Pages
A. Prescriptions à observer (art. 23)	29
B. Forme de réalisation des prescriptions (art. 24)	29

CHAPITRE IV.

Block-system ~~permissif~~, à sections ouvertes, sur lignes à double voie (block-system automatique).

A. Prescriptions à observer (art. 25)	31
B. Forme de réalisation des prescriptions (art. 26)	31

CHAPITRE V.

Block-system absolu sur lignes à simple voie.

A. Principe (art. 27)	33
B. Prescriptions à observer (art. 28 et 29) ...	33
C. Système utilisé (art. 30)	34
D. Carnets de block (art. 31).	35

CHAPITRE VI.

Block de gare par téléphone.

A. But (art. 32)	37
B. Classification des voies des gares (art. 33).	37
C. Affectation et utilisation des voies des gares (art. 34)	38
D. Prescriptions à observer (art. 35)	39

	Pages
E. Formes de réalisation des prescriptions (art. 36)	41
F. Carnets de block (art. 37 à 39)	41
G. Modalités d'application du block-system de gare (art. 40)	44
H. Remarque générale (art. 41)	44
Annexe I : Code des annonces	

TITRE I.

GENERALITES.

Préliminaire.

La sécurité des circulations exige notamment l'application des prescriptions relatives au blocage du sens de circulation et au block-system (R.G.S., fasc. I., tit. I.) tant pour un tronçon de ligne que pour les voies de gare.

Ces prescriptions sont énoncées aux différents titres du R.G.S. fasc. II indiqués ci-après.

	Tronçon de ligne à double voie	Tronçon de ligne à simple voie	Voies de gare
Blocage du sens de circulation	Titre X	Titres III et V	Titres IX
Block-system	Titres II, IV, VI à VIII		

Lorsque ces prescriptions intéressent plusieurs postes, il est fait usage de communications téléphoniques éventuellement confirmées par appareils.

Lorsque ces prescriptions n'intéressent qu'un seul poste, il est fait exclusivement usage d'appareils.

CHAPITRE I.

DEFINITIONS.

A. — BLOCK-SYSTEM.

ART. 1. — Le block-system a pour but d'assurer la sécurité des circulations en empêchant les trains circulant sur une même voie et dans le même sens, de se rejoindre et de se tamponner.

B. — MOYENS EMPLOYES.

ART. 2. — Sections de block.

Pour atteindre le but poursuivi, les lignes sont divisées en parties successives, de longueur variable, dénommées **sections de block** dans lesquelles deux trains ne peuvent être engagés simultanément.

Le principe de base du block-system est donc le suivant : **une section de block ne peut être occupée que par un seul train.**

ART. 3. — Signaux de block.

L'accès d'une section de block est commandé par un signal fixe, dénommé **signal de block**.

Dans certains **cas exceptionnels**, le signal de **block** peut être un signal **mobile**.

Les signaux des bifurcations et des gares peuvent être utilisés comme signaux de block.

ART. 4. — Signaux de fin de block.

Lorsqu'une section de block n'est plus suivie par une autre section, le signal d'arrêt situé à la fin de la section est dénommé : **signal de fin de block**.

ART. 5. — Postes de block.

a) Définition.

Tout poste de signalisation, chargé de la manœuvre des signaux de block ou de fin de block, est dénommé **poste de block**.

Aux extrémités de chaque section, se trouve un poste de block chargé d'assurer l'espacement des trains à l'aide des signaux fixes ou mobiles dont il dispose.

Pour permettre la réalisation du block-system, les postes de block sont en relation entre eux, notamment au moyen d'appareils téléphoniques de block.

b) Subdivision.

On distingue :

— les postes de block de **tête de ligne** : postes manœuvrant les signaux donnant accès à une ligne exploitée au block-system;

— les postes de block d'**extrémité** : postes terminus d'une ligne exploitée au block-system;

— les postes de block **intermédiaires** : postes situés sur une ligne qui est exploitée au block-system, de part et d'autre de ces postes.

Un poste de block peut être poste d'extrémité pour un sens de circulation et en même temps, poste de tête pour l'autre sens de circulation.

c) Représentation conventionnelle.

Les postes de block figurent sur tous les plans sous la forme indiquée ci-après : (Fig. 3).

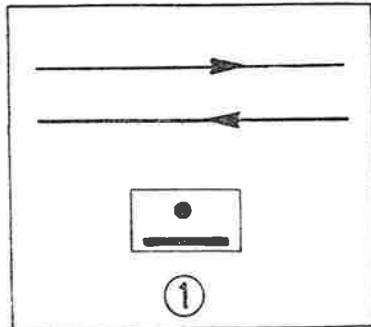


Fig. 3.

Le rectangle, le trait et le point représentent respectivement : le bâtiment, la position du bâti de signalisation et la position du signaleur par rapport aux voies.

Le poste de block est désigné par un chiffre arabe entouré d'un trait circulaire.

C. — SECTION LIBRE.

Pour autoriser l'entrée d'un train dans une section de block, il faut que cette section soit libre.

Une section de block est considérée comme libre dans les conditions suivantes :

ART. 6. — Sur les lignes à double voie.

a) Après passage direct d'un train.

Une section est considérée comme libre dès que le train complet y ayant circulé, a dépassé le signal de block, que celui-ci a été refermé après le passage de ce train et qu'aucun obstacle, porté à la connaissance du signaleur, ne se trouve dans la section. (1)

Exemple : Section 2-3 libre (Fig. 4).

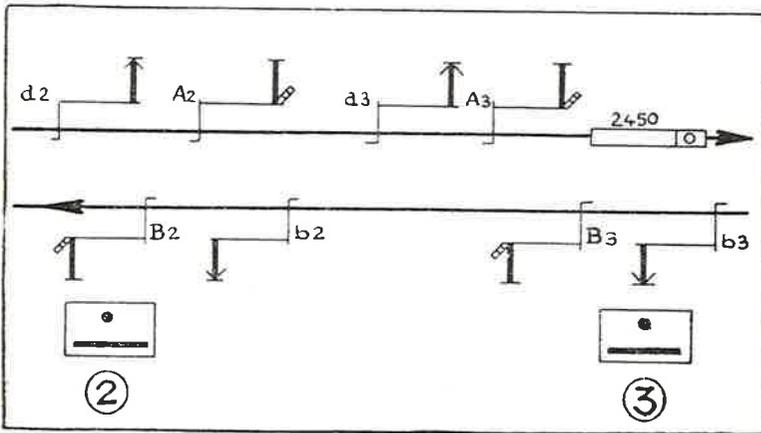


Fig. 4.

b) Après garage d'un train.

Lorsqu'un train, ayant circulé dans une section de block, doit garer au poste, la section est considérée comme libre dès que le train est entièrement garé, c'est-à-dire qu'il a complètement dégagé la voie principale, que le signal ayant autorisé le garage a été refermé et qu'aucun obstacle, porté à la connaissance du signaleur, ne se trouve dans la section. (1)

(1) N'est pas considéré comme obstacle une manœuvre en g ou le garage d'un train circulant dans l'autre sens pour aut que cette opération soit couverte par un signal fixe de la gare.

Exemples : Section 2-3 libre :

— Garage par rebroussement (Fig 5).

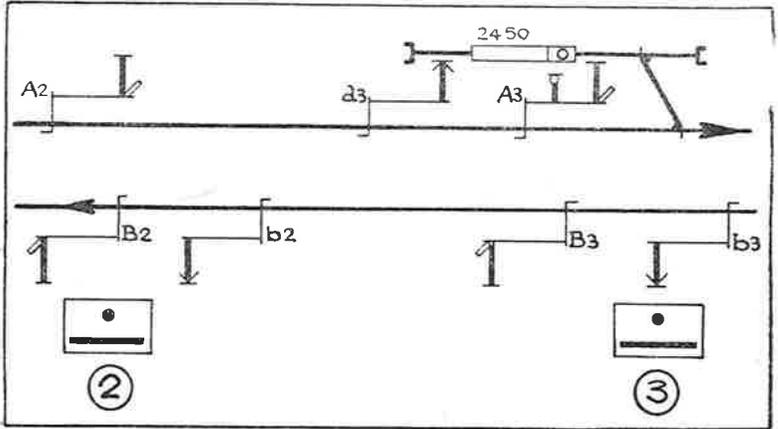


Fig. 5.

— Garage direct (Fig. 6).

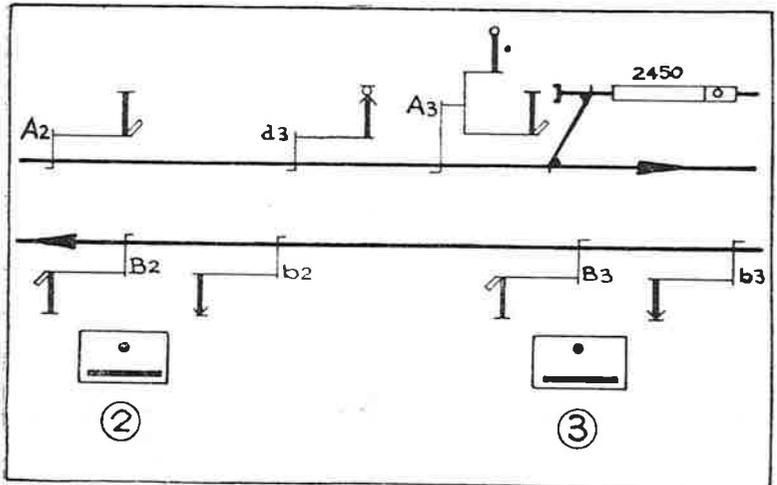


Fig. 6.

Il est dérogé à cette règle pour certaines installations spécialement équipées en vue de permettre le déblocage avant la fin du garage direct (itinéraires scindés). Dans ce cas (fig. 7), la section est considérée comme libre dès que la pédale de block a été foulée et dégagée par le train complet, que le signal d'entrée a été refermé et qu'aucun obstacle, porté à la connaissance du signaleur, ne se trouve dans la section.

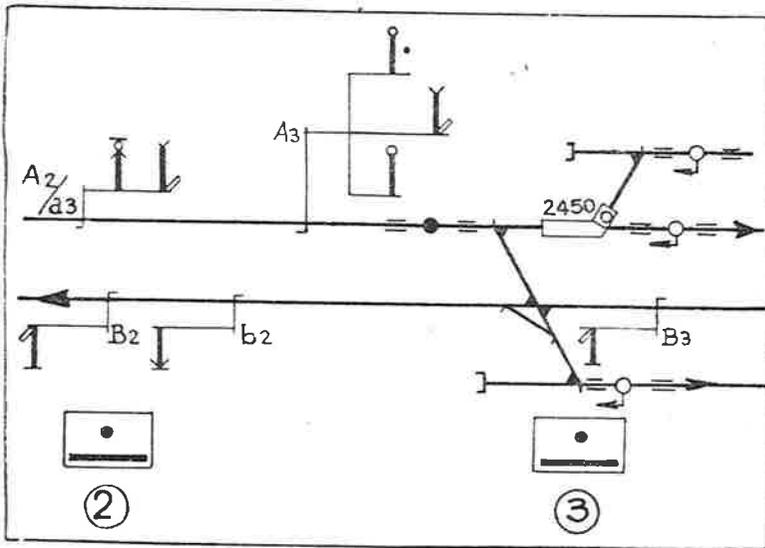


Fig. 7.

ART. 7. — Sur les lignes à simples voie.

a) Tronçons de ligne à simple voie ne comportant pas de postes intermédiaires.

La section est considérée comme libre dès que le dernier train y ayant circulé, est couvert par le signal d'entrée de la gare d'arrivée c'est-à-dire fermé après le passage de ce train, pour autant qu'aucune manœuvre n'engage la partie de voie comprise entre les signaux d'entrée des deux gares d'extrémité de la section et qu'aucun obstacle, porté à la connaissance du signaleur, ne se trouve dans la section.

Exemple : Section 2-3 libre (Fig. 8).

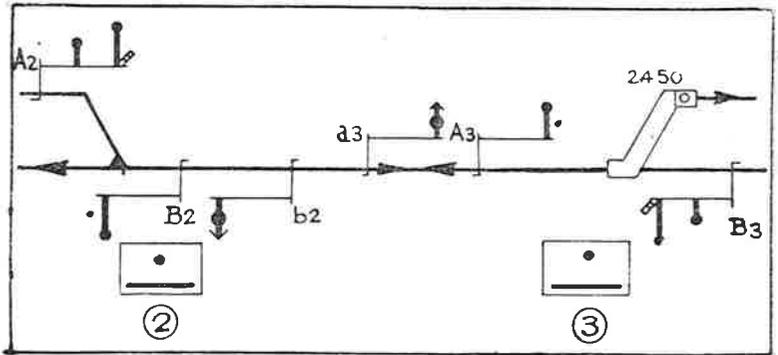


Fig. 8.

b) Tronçons de ligne à simple voie comportant deux sections de block.

La première section de block du tronçon est considérée comme libre dès que le train complet a entièrement dépassé le signal de block intermédiaire remis en position fermée après le passage de ce train, pour autant qu'aucune manœuvre n'engage la partie comprise entre le signal d'entrée de la gare de départ et le signal de block du poste intermédiaire et qu'aucun obstacle, porté à la connaissance du signaleur, ne se trouve dans la section.

Exemple : Section 2-3 libre (Fig. 9).

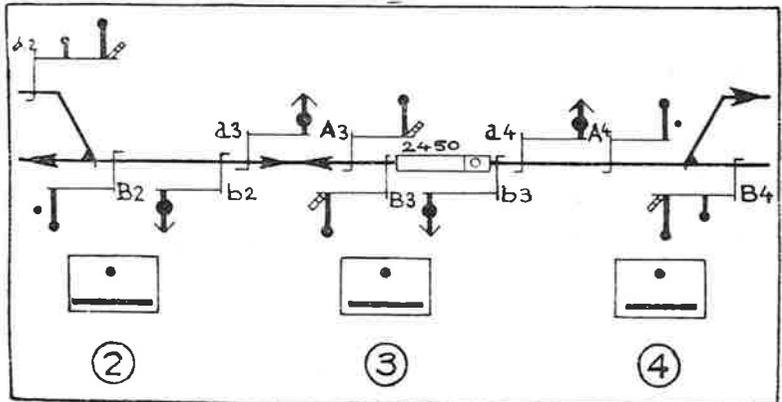


Fig. 9.

La deuxième section de block du tronçon est considérée comme libre dès que le train complet est couvert par le signal d'entrée de la gare d'arrivée, c'est-à-dire refermé après le passage de ce train pour autant qu'aucune manœuvre n'engage la partie de voie comprise entre le signal de block du poste intermédiaire et le signal d'entrée de la gare d'arrivée et qu'aucun obstacle, porté à la connaissance du signaleur, ne se trouve dans la section.

Exemple : Section 2-3 libre (Fig. 10).

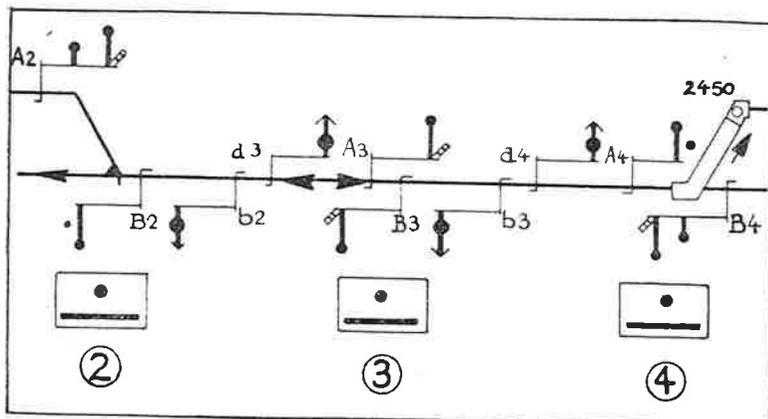


Fig. 10.

D. — CLASSIFICATION DU BLOCK-SYSTEM.

Le block-system peut être absolu ou ~~permissif~~ ^{à sections ouvertes}.

ART. 8. — Dans le block-system absolu, on ne peut jamais admettre un deuxième train dans une section de block occupée par un premier train.

Avec ce système, l'application du principe de base, énoncé à l'article 2, est intégrale ou absolue.

ART. 9. — Dans le block-system ~~permissif~~ ^{à sections ouvertes}, on peut, dans certaines circonstances et moyennant certaines précautions, admettre un deuxième train dans une section de block

D. — CLASSIFICATION DU BLOCK-SYSTEM.

Le block-system peut être à voie fermée ou à voie ouverte.

ART. 8. — Dans le block-system à voie fermée les signaux de block sont normalement fermés, ils ne sont ouverts que pour permettre l'entrée d'un train dans la section lorsque celle-ci est libre.

Le block-system à voie fermée est toujours absolu. Cela signifie qu'on ne peut jamais, en exploitation normale, admettre un train dans une section de block occupée.

ART. 9. — Dans le block-system à voie ouverte les signaux de block sont normalement ouverts, ils ne sont fermés que pendant l'occupation de la section.

Le block-system à voie ouverte peut ne pas être absolu.

On peut, en exploitation normale et moyennant certaines précautions autoriser éventuellement l'entrée d'un train dans une section de block occupée. (sera décrit au R.G.S., fasc. II, titre VIII).

E. — FORMES D'APPLICATION DU BLOCK-SYSTEM.

Le block-system à voie fermée peut être à sections normalement bloquées ou à sections normalement débloquées.

ART. 10. — Block-system à voie fermée et à sections bloquées.

Normalement, les sections sont bloquées.

L'autorisation de laisser entrer un train déterminé dans une section de block n'est accordée que sur demande introduite peu de temps avant le passage du train. L'ouverture du signal de block est subordonnée à la demande et à la réception de l'autorisation.

Ce système de block est communément appelé « Block-system absolu à sections bloquées ».

La réception de l'autorisation est immédiatement suivie de l'ouverture du signal de block.

Normalement, les sections sont donc, non seulement débloquées, mais leur accès est autorisé; en d'autres termes, les sections sont **ouvertes**.

CHAPITRE II.

BLOCK-SYSTEM ABSOLU, A SECTIONS BLOQUEES, SUR LIGNES A DOUBLE VOIE.

(Block-system par téléphone, par appareils enclenchés,
par relais).

A. — PRESCRIPTIONS A OBSERVER.

ART. 13. — Prescriptions générales.

1^{re} prescription.

Le signal d'entrée d'une section de block ne peut être ouvert pour admettre un train dans la section, que si l'autorisation est **demandée** et **reçue**.

2^e prescription.

Cette autorisation ne peut être **accordée** que si la section intéressée est libre, c'est-à-dire :

— que le train précédent, muni de son signal d'arrière, a effectivement quitté la section;

— que le signal de block ou de fin de block a été fermé derrière ce train;

— qu'aucun obstacle, porté à la connaissance du signaleur, ne se trouve dans la section de block.

3^e prescription.

Le signal d'entrée d'une section de block doit être refermé **immédiatement** lorsque le train attendu est entré, au complet, dans la section.

Le signal de fin d'une section de block doit être refermé **immédiatement** lorsque le train attendu a quitté, au complet, la section.

Eventuellement, la fermeture du signal ne s'effectue, dans les deux cas ci-dessus, qu'après dégagement des points dangereux couverts.

4^e prescription.

Dès que le signal d'entrée d'une section de block a été refermé après le passage d'un train, le poste **suivant** doit être informé de **l'entrée du train en section.**

5^e prescription.

Dès qu'un train a effectivement quitté une section de block et que le signal de block a été refermé après le passage de ce train, le poste précédent doit être informé de **la sortie du train de la section.**

6^e prescription.

Chaque autorisation reçue n'est valable que pour **une seule ouverture** d'un signal de block.

7^e prescription.

Aucune nouvelle demande d'autorisation pour un train ne peut être introduite par un poste avant d'avoir été informé par le poste suivant, que le train précédent a quitté la section.

ART. 14. — Prescriptions complémentaires relatives à la manœuvre des signaux de block.

Les prescriptions spéciales ci-après doivent être mentionnées dans l'instruction locale du poste de block.

a) Dans tous les cas, cette instruction locale détermine à quel moment un signal de block peut être ouvert à l'approche d'un train.

En principe, un signal de block servant de signal de départ pour un train qui fait arrêt en gare, est ouvert lorsque le train est arrivé en gare et le départ proche.

b) Les dispositions particulières ci-après sont prévues dans certaines gares intermédiaires(1) des lignes à double voie pour les signaux de block qui servent de signal de départ pour les trains de voyageurs.

(1) Gares situées entre la gare d'origine et la gare de destination.

Le signal de block de départ est ouvert avant l'arrivée de tels trains qui doivent faire arrêt dans la gare et qui ne doivent pas y manœuvrer, à condition :

- ' que la section de block suivante soit libre;
- que les points dangereux, qui sont couverts par ce signal, soient franchissables;
- qu'il n'en résulte pas une fermeture prolongée d'un passage à niveau.

Lorsque le signal de départ peut autoriser un mouvement de manœuvre et que le signal de block ne peut être ouvert, la section suivante n'étant pas libre, le signal de manœuvre est ouvert avant l'arrivée du train si, évidemment, les points dangereux que couvre ce signal, peuvent être franchis. Dans ces circonstances, **le signal de manœuvre ne peut jamais être utilisé comme signal de départ.**

Dans certaines installations, la mise à quai complète des trains de voyageurs est subordonnée au franchissement du signal de block. Ceci implique l'ouverture préalable soit du signal de block, soit du signal de manœuvre. Dans un cas comme dans l'autre, le conducteur du train doit, avant de reprendre sa marche, s'assurer de ce que le signal de block est ouvert. En vue de faciliter ce contrôle, certains signaux sont pourvus de répétiteurs à feux colorés placés de telle sorte que les conducteurs puissent les observer de leur cabine de conduite.

B. — FORMES DE REALISATION DES PRESCRIPTIONS GENERALES.

ART. 15. — Le block-system absolu à sections bloquées est réalisé de trois façons différentes :

a) Lorsqu'on fait usage **d'appareils téléphonique** comme moyens principaux, on réalise le block-system absolu à sections bloquées, **par téléphone**.

b) Lorsqu'on fait usage **d'appareils de block** comme moyens principaux et d'appareils téléphoniques comme moyens secondaires, on réalise le block-system absolu, à sections bloquées, **par appareils enclenchés**.

Ce dernier système est principalement employé sur les lignes importantes à trafic intense. Il supplée aux défaillances éventuelles du signaleur en lui imposant un ordre déterminé dans la manœuvre des appareils dont il dispose.

c) Une variante du système précédent, dénommée communément **block à relais** consiste à remplacer les appareils de block par des appareils à manœuvre rapide dénommés **relais**, afin de réduire au minimum les pertes de temps provoquées par la manœuvre des appareils de block ordinaires.

Le block à relais n'est utilisé qu'entre postes importants à manœuvre électrique de certaines lignes où le trafic est très intense.

C. — CARNETS DE BLOCK.

ART. 16. — Définition.

La réalisation des prescriptions exige des communications téléphoniques spéciales à échanger entre postes de block voisins. Ces communications, appelées **annonces de block**, doivent être répétées par le correspondant qui les reçoit; elles sont inscrites, sous des formes conventionnelles, dans des carnets spéciaux dénommés **carnets de block**.

ART. 17. — **But.**

Ces carnets permettent au signaleur :

- de se rendre compte, à tout moment, de la position des trains;
- de contrôler l'application correcte des prescriptions réalisant le principe de base du block-system.

ART. 18. — **Espèces.**

Deux types de carnets sont utilisés sur lignes à double voie :

- S 478 a: Carnet à couverture **bleue** et dont les lignes des pages portent un numérotage discontinu **impair** (de 1 à 99).
- S 478 b: Carnet à couverture **rose** et dont les lignes des pages portent un numérotage discontinu **pair** (de 0 à 98).

ART. 19. — **Description.**

a) Couverture.

La couverture des carnets de block S 478 a et S 478 b se présente comme l'exemple page 22.

b) Pages.

Le papier utilisé doit être blanc et satiné.

Les pages sont numérotées.

Chaque page est divisée en 7 colonnes. La première de ces colonnes comporte le numérotage des **lignes** comme il est dit ci-dessus. Les six autres colonnes sont complétées par le signaleur au fur et à mesure de l'échange des annonces.

S 478 (1)

R.G.S., II - I.



N° d'ordre (IL)

POSTE

LIGNE N° ... VOIE ...

Du197... au 197...

N° d'ordre (S 479)

Signature,

Vérifié et compté pages.

.....

Délai de garde: 2 ans.

(1) S 478 a, S 478 b, S 478 c.

Août 1974.

Les pages se présentent comme suit, pour chacun des deux types de carnets:

S 478 a:

Ligne N° Voie

1

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
1
23
15
97

S 478 b:

Ligne N° Voie

1

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
0
22
14
96

ART. 20. — Prescriptions générales relatives à la tenue des carnets.

a) A chacun des postes il existe, selon le cas, un ou plusieurs carnets de block S 478 a et S 478 b du modèle décrit à l'article ci-devant.

b) Le carnet à numérotage impair (S 478 a) est affecté aux inscriptions relatives à la voie désignée par la lettre A (R.G.S. III-I) et le carnet à numérotage pair (S 478 b) aux inscriptions relatives à la voie désignée par la lettre B.

c) La première colonne indique le nombre par lequel est identifiée soit l'inscription, soit l'annonce, soit la réponse lors de l'échange d'une communication.

d) La 2^e colonne du carnet mentionne le numéro de l'annonce, qu'elle soit faite par le poste où se trouve le carnet ou qu'elle vienne du poste voisin.

e) La 3^e colonne mentionne, par des lettres conventionnelles, l'annonce faite ou reçue.

f) La 4^e colonne mentionne l'identité du train — chiffres et lettre(s).

g) La 5^e colonne mentionne, par des lettres conventionnelles, la réponse à l'annonce de la 3^e colonne.

h) Dans la 6^e colonne, est inscrit le numéro de la réponse à la demande pouvant être satisfaite, que celle-ci soit faite par le poste où se trouve le carnet ou qu'elle vienne d'un poste voisin.

i) Dans la 7^e colonne, s'inscrit l'heure à laquelle l'annonce est faite.

ART. 21. — Prescriptions particulières concernant la tenue des carnets.

a) Il est défendu aux signaleurs de grouper à l'avance, des communications par train, en laissant des vides dans leurs carnets.

Aucun agent ne peut passer une ligne, sauf pour y mentionner un dérangement ou pour inscrire des annonces spéciales prévues par les instructions générales. De même, il est permis à tout chef immédiat d'annuler certaines lignes du carnet en y faisant une inscription et en la signant.

Les chefs immédiats, ainsi que les agents chargés du contrôle de la formation professionnelle des signaleurs doivent, lors de leurs visites aux postes de signalisation, contrôler la tenue des carnets de block et apposer leur signature à la suite de la dernière inscription.

b) La délivrance des carnets de block, ainsi que la restitution après usage doivent être enregistrées par le chef immédiat.

A cet effet, ce fonctionnaire tient un registre S 479 suivant exemple pagé suivante.

Tout chef immédiat doit, lors de la délivrance d'un carnet :

1. vérifier le numérotage des pages;
2. compléter la couverture par : — le numéro d'ordre (S 479);
— le nombre de pages;
— sa signature.

Le signaleur doit :

- 1) à la mise en service d'un carnet, compléter la couverture par :
 - le numéro d'ordre (I.L.);
 - l'identité — du poste;
 - de la ligne;
 - de la voie;
 - la date de mise en service;
- 2) au retrait du service d'un carnet, compléter la couverture par la date du jour.

Les carnets de block **utilisés** sont conservés au poste de block jusqu'à la fin du mois suivant la clôture des carnets. Passé ce délai, ils doivent être restitués au chef immédiat. Ce fonctionnaire doit les garder comme archives pendant deux ans.

Les signaleurs doivent apporter tous leurs soins à la conservation de ces carnets.

c) Il est défendu de changer le numérotage des pages et surtout d'enlever un feuillet.

d) En outre, les carnets de block utilisés simultanément dans un poste sont numérotés dans l'ordre prévu à l'instruction locale.

Le numéro inscrit sur la couverture d'un carnet est reproduit sur le carnet suivant quand le premier est rempli.

e) Les signaleurs doivent apposer leur signature sur les carnets au commencement et à la fin de leur service.

Là ou plus de deux carnets sont utilisés, l'instruction locale désigne le carnet dans lequel les signaleurs apposent leur signature.

La signature de l'agent dont le service commence est mise immédiatement à la suite de la dernière inscription. Celle de l'agent dont le service est terminé est apposée sur la ligne suivante.

La date est indiquée dans les carnets sur la ligne précédant la première inscription du jour.

f) L'heure du passage d'un train pouvant être déterminée dans le carnet de block par l'heure de l'annonce C ou D, il est interdit d'inscrire, en outre, sur une ligne du carnet l'heure du passage.

g) Il doit être tenu annotation, dans les carnets de block, des annonces auxiliaires, telles que celles à échanger en cas de service anormal et de dérangement aux appareils, ainsi que de tout déplombage et replombage d'un appareil de sécurité muni d'un plomb numéroté ou actionnement d'un dispositif pourvu d'un compteur enregistrant la manœuvre.

Les inscriptions doivent être concises et se faire en une seule ligne.

h) Pour éviter l'usage de la gomme, qui est **strictement interdit**, toutes les inscriptions du carnet doivent être faites au crayon à encre grasse. En cas d'erreur d'inscription, celle-ci doit être annulée par l'annonce E et une autre annonce doit être échangée immédiatement.

i) Les signaleurs qui échangent une annonce se communiquent réciproquement l'heure et l'inscrivent dans leur carnet de block. Dans le cas où il serait constaté une différence de plus d'une minute entre les heures des postes, il y aurait lieu d'en référer au chef de gare ou au dispatcher, afin de rétablir l'heure exacte.

ART. 22. — **Lettre conventionnelles fondamentales.**

Les formules à employer pour l'échange et l'inscription des communications téléphoniques essentielles sont représentées chacune par une lettre de l'alphabet.

La lettre A signifie: «Section est-elle libre pour train
n^o?».

La lettre B signifie: «Oui, la section est libre pour train
n^o».

La lettre C signifie: «Train n^o entré dans la
section».

La lettre D signifie: «Train n^o sorti de la
section».

Le tableau ci-joint (annexe I) donne la signification des annonces téléphoniques et des lettres conventionnelles utilisées.

Il est complété par le «Code des annonces par sonneries»; ce code est à employer en cas de dérangement aux appareils téléphoniques sur les lignes équipées du block enclenché.

CHAPITRE III.

BLOCK-SYSTEM ABSOLU, A SECTIONS DEBLOQUEES, SUR LIGNES A DOUBLE VOIE. (Block-system semi-automatique).

A. — PRESCRIPTIONS A OBSERVER.

ART. 23. — Dans le block system absolu à sections débloquentées, les prescriptions suivantes sont à observer :

1^{re} prescription.

Le signal d'entrée d'une section de block ne peut être ouvert pour admettre un train dans la section, que si l'autorisation est reçue et que le départ ou le passage du train est proche.

Les 2^e, 3^e, 4^e, 5^e et 6^e prescriptions du block-system à sections bloquées (art. 13), sont valables pour le block-system à sections débloquentées.

Quant à la 7^e prescription, elle n'est pas applicable au block-system à sections débloquentées.

B. — FORME DE REALISATION DES PRESCRIPTIONS.

ART. 24. — A la S. N. C. B., le block-system à sections débloquentées est réalisé au moyen d'appareils qui, par l'intermédiaire du train lui-même, réalisent automatiquement une partie des opérations de block.

Ce système n'exige donc plus qu'une intervention partielle du signaleur; pour cette raison, on le qualifie de « block semi-automatique ».



CHAPITRE IV.

BLOCK-SYSTEM ~~PERMISSE~~, A SECTIONS OUVERTES, SUR LIGNES A DOUBLE VOIE.

(Block-system automatique).

A. — PRESCRIPTIONS A OBSERVER.

ART. 25. — Dans le block-system ^{automatique} absolu à sections ouvertes, les prescriptions suivantes sont à observer :

1^{re} prescription.

Le signal d'entrée d'une section de block ne peut être ouvert pour admettre un train dans la section que si l'autorisation est reçue.

Les 2^e, 3^e et 6^e prescriptions du block-system à sections bloquées (art. 13) sont valables pour le block-system à sections ouvertes.

Les 4^e, 5^e et 7^e prescriptions ne sont pas applicables au block-system à sections ouvertes.

B. — FORME DE REALISATION DES PRESCRIPTIONS.

— Article 26.

Le block-system à sections ouvertes est réalisé au moyen d'appareils qui fonctionnent automatiquement sous l'action du train lui-même.

Personne n'intervient donc dans le fonctionnement des appareils; pour cette raison on l'appelle « **block automatique** ».

Dans ce système, le signal de block est normalement ouvert; il est fermé automatiquement dès que la TÊTE du train a franchi le signal; il est rouvert automatiquement dès que le train a complètement libéré la section couverte par le signal.

Dans certains cas il faut, en outre, qu'un nouveau train se présente à une distance prédéterminée du signal.

CHAPITRE V.

BLOCK-SYSTEM ABSOLU SUR LIGNES A SIMPLE VOIE.

A. — PRINCIPE.

ART. 27. — Pour l'application du block-system, les lignes à simple voie sont divisées en **tronçons**.

Un tronçon comprend la partie de voie comprise entre deux gares de croisement consécutives. Sur un tronçon déterminé, deux trains circulant en sens inverse ne peuvent jamais être engagés simultanément.

Généralement, un tronçon ne comprend qu'une section; toutefois, lorsque l'importance du trafic le justifie, un tronçon peut être divisé en deux ou plusieurs sections.

B. — PRESCRIPTIONS A OBSERVER.

ART. 28. — Prescriptions générales.

Les prescriptions générales adoptées pour les lignes à double voie, sont d'application pour les lignes à simple voie. Toutefois, dans la 2^e prescription, pour que la section de block soit libre il faut :

- que le train précédent, muni de son signal de queue ait effectivement quitté la section;
- que ce train soit couvert par la fermeture du signal de block ou de fin de block;
- qu'aucun train circulant **en sens inverse** ne soit engagé dans le tronçon;
- qu'aucun obstacle, porté à la connaissance du signaleur, n'existe dans la section.

ART. 29. — **Prescriptions particulières.**

Les prescriptions spéciales ci-après doivent être mentionnées dans l'instruction locale du poste de block :

a) Dans tous les cas, cette instruction locale détermine le moment auquel un signal de block commandant une section libre peut être ouvert à l'approche d'un train.

En principe, un signal de block servant de signal de départ pour un train qui fait arrêt en gare, est ouvert lorsque le train est arrivé en gare et le départ proche.

b) Lorsque, pour faciliter la mise à quai, le train de voyageurs s'est arrêté au-delà du signal de block servant de signal de départ, par suite de l'ouverture de ce signal ou du signal de manœuvre, le conducteur est tenu d'observer, pour le départ du train, les mesures admises dans les gares des lignes à double voie (art. 14b).

C. — **SYSTEME UTILISE.**

ART. 30. — Les lignes à simple voie sont généralement exploitées au moyen du block-system absolu à sections bloquées (par téléphone ou par appareils enclenchés).

D. — **CARNETS DE BLOCK.**

ART. 31. — Sur les lignes à simple voie, on utilise, en plus des S 478 a et S 478 b, les carnets type S 478 c dont la couverture est **jaune** et le numérotage discontinu pair et impair de 0 à 99.

La couverture du carnet S 478 c se présente comme l'exemple page 22.

Les pages du type S 478 c se présentent comme suit :

Ligne N° Voie

1

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
1
22
75
94

Chaque poste d'un tronçon déterminé ne possède qu'un seul carnet de block :

- le poste situé à une extrémité du tronçon dispose d'un S 478 a (carnet à couverture bleue);
- le poste situé à l'autre extrémité dispose d'un S 478 b (carnet à couverture rose);
- s'il existe un poste intermédiaire ce dernier dispose d'un S 478 c (carnet à couverture jaune).

Lorsqu'une gare de croisement est desservie par un seul poste de block, celui-ci fonctionne comme un poste d'extrémité de chacun des deux tronçons situés de part et d'autre de la gare. Ce poste dispose alors de deux carnets distincts :

- un S 478 a pour un tronçon;
- un S 478 b pour l'autre tronçon.

CHAPITRE VI.

BLOCK DE GARE PAR TELEPHONE.

A. — BUT.

ART. 32. — Le block-system de gare, dénommé communément «**block de gare**», a pour but d'assurer la sécurité de la circulation des trains entre les postes de gares; en d'autres termes, d'assurer la continuité du block-system dans la traversée des gares.

B. — CLASSIFICATIONS DES VOIES DES GARES.

ART. 33. — La classification des voies des gares est indiquée au R.G.S. fascicule I, titre I.

C. — AFFECTATION ET UTILISATION DES VOIES DES GARES.

ART. 34. — Une instruction écrite, dénommée «**Tableau d'affectation des voies**» et établie par le chef de gare, détermine la voie sur laquelle doivent être dirigés les différents trains, tant de voyageurs que de marchandises.

Ce tableau doit être établi dans l'hypothèse du service régulier pour toutes les gares et dépendances, où la disposition des voies est telle que la réception des trains peut s'effectuer sur des voies autres que les voies réservées au passage des trains directs.

D. — PRESCRIPTIONS A OBSERVER.

ART. 35. — Dans le block de gare, les prescriptions suivantes sont à observer :

1^{re} prescription.

Le signal d'entrée de la gare ne peut être ouvert pour admettre un train en gare que si l'autorisation est **demandée** et **reçue**.

2^e prescription.

Cette autorisation ne peut être accordée que si la voie de réception intéressée est **libre**, c'est-à-dire :

— que le train précédent, muni de son signal d'arrière, a effectivement quitté cette voie et que le signal de sortie a été fermé derrière ce train;

— qu'aucun obstacle, porté à la connaissance du signaleur ne se trouve sur la voie désignée.

3^e prescription.

Le signal d'entrée de la gare doit être refermé **immédiatement** après que le train attendu est entré, au complet, en gare.

Le signal de sortie de la voie doit être refermé **immédiatement** après que le train a quitté au complet la voie de départ.

Dans les deux cas ci-dessus, la fermeture du signal ne s'effectue qu'après dégagement des points dangereux couverts.

4^e prescription.

Pour la circulation des trains sur les voies **principales directes**, la 4^e prescription du block-system absolu (art.13) est appliquée intégralement.

Pour les réceptions sur d'autres voies, elle n'est pas appliquée.

5^e prescription.

Les annonces relatives à la libération de la voie ne sont échangées qu'au moment de la prévision de la réception du train suivant, excepté pour les voies principales directes (pour ce dernier cas, la 5^e prescription du block-system absolu — art. 13 — est appliquée). Les signaleurs ne peuvent échanger ces annonces qu'après avoir vérifié ou fait vérifier la libération de la voie.

Le chapitre intéressé de l'Instruction locale de chaque poste précise les modalités d'application de cette prescription.

6^e prescription.

Chaque autorisation reçue n'est valable que pour une seule ouverture du signal d'entrée de la gare.

7^e prescription.

Pour les voies principales directes, la 7^e prescription du block-system absolu (art. 13) est d'application; pour les autres voies en gare, la 5^e prescription ci-dessus doit être respectée avant qu'une nouvelle demande d'autorisation pour un train, soit introduite.

Août 1974.

E. — FORMES DE REALISATION DE CES PRESCRIPTIONS.

ART. 36. — Le block de gare est réalisé de deux façons différentes :

a) Block par téléphone.

Ce système, d'obligation purement morale, est constitué par des communications téléphoniques échangées entre les différents postes de la gare.

Ces communications sont numérotées et enregistrées dans des **cahiers de block**.

b) Block matérialisé.

Ce système place matériellement la manœuvre de certains signaux sous la dépendance de deux ou plusieurs postes actionnant des appareils dénommés « slots matériels ».

Parmi les slots matériels, on distingue :

- les slots mécaniques;
- les slots électriques;
- les slots électromécaniques.

Ces slots matériels sont utilisés conjointement avec les communications téléphoniques.

F. — CAHIER DE BLOCK.

ART. 37. — But.

Les cahiers de block permettent de contrôler l'application correcte des prescriptions du block de gare.

ART. 38. — Espèces.

Les cahiers S 478 a, S 478 b et S 478 c utilisés pour l'application du block system de pleine voie servent également pour l'application du block de gare.

ART. 39. — Tenue des carnets.

Toutes les prescriptions relatives à la tenue des carnets de block sont d'application pour la tenue des carnets de block de gare.

G. — MODALITES D'APPLICATION DU BLOCK-SYSTEM DE GARE.

ART. 40. — Dans toutes les gares ou dépendances, où la disposition des voies est telle que les trains peuvent être reçus sur des voies autres que les voies réservées au passage des trains directs, l'application des prescriptions du block-system de gare et du R.G.E. livret **121** doit faire l'objet d'une consigne générale dénommée « Consigne d'application du block-system de gare ».

Ces instructions sont insérées dans l'instruction locale du poste, notamment au chapitre 2 — chiffre 26, pour ce qui concerne le **régime** des voies de réception, de garage ou de manœuvre, et du chapitre 3 — chiffre 33, pour ce qui concerne **l'application des prescriptions** du block de gare, relatives au service normal des trains et garages prévus.

H. — REMARQUE GENERALE.

ART. 41. — Prescription importante applicable dans chaque système de block.

Tout agent qui envoie une annonce de block ou toute autre communication relative à la sécurité, doit énoncer clairement cette annonce ou cette communication et l'inscrire, conformément au Règlement, au carnet ou au registre ad hoc.

Tout agent qui reçoit une annonce de block ou toute autre communication relative à la sécurité, doit répéter clairement cette annonce ou cette communication à titre d'accusé de réception, et l'inscrire, conformément au Règlement au carnet ou au registre ad hoc.

La répétition de l'annonce de block ou de la communication doit être exigée par l'agent émetteur.

CODE DES ANNONCES TELEPHONIQUES.

- A — La section est-elle libre pour le train n^o ... ?
— La voie n^o ... est-elle libre pour le train n^o ... ?
- B — Oui, la section est libre pour le train n^o ...
— Oui, la voie n^o ... est libre pour le train n^o ...
- C — Le train n^o ... est entré dans la section.
- Cz — Compris que le train n^o ... est entré dans la section.
- D — Le train n^o ... est sorti de la section.
— La partie de la voie n^o ... située dans ma zone d'action est libre.
- Dz — Compris que le train n^o ... est sorti de la section.
— Compris que la partie de la voie n^o ... située dans votre zone d'action est libre et la partie de la voie n^o ... située dans ma zone d'action est libre.
- E — Les annonces échangées avec votre poste relatives au train n^o ... sont annulées.
— Erreur d'inscription.
- Ez — Compris que les annonces échangées avec votre poste relatives au train n^o ... sont annulées.
— Compris votre annonce «Erreur d'inscription».
- F — Le train n^o ... est arrêté depuis 5 minutes au moins devant mon signal de block.
— Le train n^o ... non en vue après un temps double du temps normal d'occupation de la section.
- Fz — Compris que le train n^o ... est arrêté depuis 5 minutes au moins devant votre signal de block.
— Compris que le train n^o ... n'est pas en vue après un temps double du temps normal d'occupation de la section.

- S Le signal de sortie **ou** d'arrêt dont vous manœuvrez l'avertisseur est ouvert.
- Sz Compris que le signal de sortie **ou** d'arrêt dont je manœuvre l'avertisseur est ouvert.
- X (*) — La section est occupée.
— Non le train n° ... ne peut être expédié parce que ...
— La voie n° ... n'est pas libre pour le train n° ...
- Xz — Compris que la section est occupée.
— Compris que le train n° ... ne peut être expédié parce que ...
— Compris que la voie n° n'est pas libre pour le train n° ...
- Am — La section est-elle libre pour le train n° ... qui va :
— effectuer une manœuvre ou un garage ?
— la parcourir partiellement ?
— La voie de garage est-elle libre pour le train n° ... qui va effectuer une manœuvre ?
- Bm — Oui, la section est libre pour le train n° ... qui va :
— effectuer une manœuvre ou un garage ;
— la parcourir partiellement.
— Oui, la voie de garage est libre pour le train n° ... qui va effectuer une manœuvre.
- Xm (*) — Non la section n'est pas libre pour le train n° ... devant :
— effectuer une manœuvre ou un garage ;
— la parcourir partiellement.
— Non, la voie de garage n'est pas libre pour le train n° ... devant effectuer une manœuvre.
- Dm — La section est libérée par le train n° ... :
— qui a effectué une manœuvre ou un garage ;
— qui a parcouru partiellement la section.
— La voie de garage est libérée par le train n° ... qui a effectué une manœuvre.

* Ces annonces ne sont pas accompagnées d'un numéro de réponse, la colonne correspondante est complétée par un trait.

- Dmz** — Compris que :
- la section est libérée par le train n° ... ;
 - qui a effectué une manœuvre ou un garage;
 - qui a parcouru partiellement la section.
 - la voie de garage est libérée par le train n° ... qui a effectué une manœuvre.
- VNS** Circulation à contre-voie bloquée et circulation à voie normale libérée.
- VNSz** Compris que la circulation à contre-voie est bloquée et que la circulation à voie normale est libérée.
- CVT** Circulation à voie normale bloquée et circulation à contre-voie libérée.
- CVTz** Compris que la circulation à voie normale est bloquée et que la circulation à contre-voie est libérée.
- HS** Je me mets hors service.
- HSz** Compris que vous vous mettez hors service.
- RS** Je rentre en service.
- RSz** Compris que vous rentrez en service.
- CPB** Voie A (B) (Ligne)
Je vais réaliser le tracé permanent pour la voie A (B) (la ligne) et nous n'échangerons plus, pour cette voie (cette ligne), les annonces de train.
- CPBz** Voie A (B) (Ligne)
Compris que vous allez réaliser le tracé permanent pour la voie A (B) (la ligne) et que nous n'échangerons plus pour cette voie (cette ligne) les annonces de train.

- NCBP** Voie A (B) (Ligne)
Veuillez échanger à nouveau avec moi, les annonces de train pour la voie A (B) (la ligne).
- NCBPz** Voie A (B) (Ligne)
J'échangerai à nouveau les annonces de train, avec vous, pour la voie A (B) (la ligne).
- CCV** La circulation a lieu à contre-voie.
- CCVz** Compris que la circulation a lieu à contre-voie.
- Az (*)** Compris votre annonce :
— « la section est-elle libre pour le train n°...? »;
— « la voie n° ... est-elle libre pour le train n° ... ? ».
- Amz (*)** Compris votre annonce :
— « la section est-elle libre pour le train n° ... qui va :
— effectuer une manœuvre ou un garage;
— la parcourir partiellement ».
— « la voie de garage est-elle libre pour le train n° ... qui va effectuer une manœuvre ».
- Bz** Compris votre annonce :
— « Oui, la section est libre pour le train n°... »;
— « Oui, la voie n° ... est libre pour le train n° ... ».
- Bmz** Compris votre annonce :
— « Oui, la section est libre pour le train n° ... qui va :
— effectuer une manœuvre ou un garage;
— la parcourir partiellement ».
— « Oui, la voie de garage est libre pour le train n° ... qui va effectuer une manœuvre ».

(*) Ces annonces ne sont pas accompagnées d'un numéro de réponse, la colonne correspondante est complétée par un trait.

- Xmz** Compris votre annonce :
— « Non, la section n'est pas libre pour le train n° devant :
— effectuer une manœuvre ou un garage;
— la parcourir partiellement ».
— « Non, la voie de garage n'est pas libre pour le train n° ... devant effectuer une manœuvre ».
- Aa** Veuillez me donner, vos signaux en assurant la couverture, l'autorisation :
— de manœuvrer les appareils de mon poste;
— de déverrouiller le pont mobile;
— d'enlever les dispositifs ou les clés contrôlant l'immobilisation des appareils.
- Aaz (*)** Compris votre annonce :
« Veuillez me donner, vos signaux en assurant la couverture, l'autorisation :
— de manœuvrer les appareils de mon poste;
— de déverrouiller le pont mobile;
— d'enlever les dispositifs ou les clés contrôlant l'immobilisation des appareils ».
- Ba** Je vous donne, mes signaux en assurant la couverture, l'autorisation :
— de manœuvrer les appareils de votre poste;
— de déverrouiller le pont mobile;
— d'enlever les dispositifs ou les clés contrôlant l'immobilisation des appareils.
- Baz** Compris votre annonce :
« Je vous donne, mes signaux en assurant la couverture, l'autorisation :
— de manœuvrer les appareils de votre poste;
— de déverrouiller le pont mobile;
— d'enlever les dispositifs ou les clés contrôlant l'immobilisation des appareils. »

(*) Ces annonces ne sont pas accompagnées d'un numéro de réponse; la colonne correspondante est complétée par un trait.

- Da Je me suis rebloqué et :
- les appareils de mon poste, sont remis en position normale;
 - le pont mobile est verrouillé;
 - les dispositifs ou les clés contrôlant l'immobilisation des appareils sont remis en place.

- Daz Compris votre annonce :
« Je me suis rebloqué et :
— les appareils de votre poste dont mes signaux assurent la
couverture, sont remis en position normale ;
— le pont mobile est verrouillé ;
— les dispositifs - les clés - d'immobilisation des appareils
sont remis en place ».
- Ao Le train n^o ... peut-il être reçu sur la voie n^o ... occupée ?
- Bo Oui, le train n^o ... peut être reçu sur la voie n^o ... occupée.
- Xo (*) Non, le train n^o ... ne peut être reçu sur la voie n^o ...
occupée.
- Aoz (*) Compris votre annonce. « Le train n^o ... peut-il être reçu voie
n^o ... occupée ».
- Boz Compris votre annonce. « Oui, le train n^o ... peut être reçu
voie n^o ... occupée ».
- Xoz Compris votre annonce. « Non, le train n^o ... ne peut être
reçu voie n^o ... occupée ».
- Sl Je vous demande l'autorisation d'ouvrir le signal ... pour le
train n^o ...
- Slz Je vous donne l'autorisation d'ouvrir le signal ... pour le train
n^o ...
- Sg Vous pouvez ouvrir le signal ... pour le train n^o ...
- Sgz Compris que je peux ouvrir le signal ... pour le train n^o ...
- Sa J'ai refermé le signal ... après passage du train n^o ...
- Saz Compris que vous avez refermé le signal ... après passage du
train n^o ...

* Ces annonces ne sont pas accompagnées d'un numéro de réponse, la colonne cor-
respondante est complétée par un trait.

CODE DES ANNONCES PAR SONNERIES

(A employer en cas de dérangement des appareils téléphoniques sur les lignes équipées du block enclenché).

- Roulement court (un tour de manivelle).
- Roulement long (trois tours de manivelle).

Remarque importante: La répétition d'une annonce reçue signifie: « Compris » ou « Déblocage demandé est donné ».

Annonces relatives au service du block-system.

- Attention.
- Train n° ... entré dans la section.
- Train n° ... sorti de la section.
- Téléphone dérangé.
- Demande de déblocage pour train de voyageurs direct.
- Demande de déblocage pour train de voyageurs ordinaires.
- Demande de déblocage pour train de marchandises.
- Demande de déblocage pour locomotives.
- Demande de déblocage pour draine légère.
- --- Section occupée.
- Erreur.
- J'ai reçu et utilisé déblocage.

Annonces spéciales.

- -- -- -- Faites arrêter et visiter train suivant.
- --- --- --- Rupture d'attelage, partie détachée suit le train.
- Rupture d'attelage, partie détachée roule à contre-voie.
- --- --- Train en détresse.
- Service à contre-voie.
- Train a franchi signal fermé.
- Y-a-t'il erreur ? Déblocage reçu sans avoir été demandé.
- Appareil momentanément dérangé.