



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Électricité et de la Signalisation

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

DE LA

SIGNALISATION

(R. G. S.)

Fascicule II — BLOCK-SYSTEM

**Titre II — BLOCK-SYSTEM ABSOLU,
A SECTIONS BLOQUÉES, PAR TÉLÉPHONE,
SUR LIGNES A DOUBLE VOIE.**

1949

TABLEAU DES SUPPLEMENTS PUBLIES.

N° du supplément	N° de l'avis et date	N° des pages modifiées	N° des articles modifiés	Observations	Visa
Errata	33 E.S. de 1949	52-56 55 63 66 69 71 79 80 81 87 91	150-152 151 § L 161/a) 162 165 177 177/c) 178 184 186	modèle de carnets titre	
1	20 E.S. de 1955	1-2 32 37 41 48 44 45 48 74 75 89-90	139 140/b) 146/b) 147/a) 147/b) 147/b) 147/d) 169 170	à remplacer fig. 19 à remplacer	
<i>2</i>	<i>avis 4 E.S. 17.4.61.</i>	<i>3, 4 73, 74</i>		<i>remplacés</i> ..	
3	6 E.S. du 16.4.1962	89 - 90		remplacées	
4	6 E.S. du 24-11-1966	3, 4 31 à 50 73, 74 74bis, 74ter	Sommaire 136 à 140 142 à 148 Rub. G. - Art. 141 167ter	Pages remplacées Rub. et art. supprimés Pages ajoutées Art. nouveau	
5	3 E.S. du 1.3.1968	48	145		

TABLEAU DES SUPPLEMENTS PUBLIES

N° du supplément	N° de l'avis et date	N° des pages modifiées	N° des articles modifiés	Observations	Visa
6	2 E.S. du 18.1.1973	2 bis 5 75 à 78 79 à 96	170 à 172 173 à 190	Page nouvelle Page modifiée Pages remplacées Pages supprimées	
7	20 E.S. du 26.11.73	73, 74, 74bis, 74ter 74quater	167 bis	Pages remplacées Page nouvelle	
8	17 E.S. du 5.11.74	2bis 13 - 14 59 - 60 73 à 74ter 75 à 78	113-114 152 167bis 171	Pages remplacées	
9	13 E.S. du 4.11.75	2bis 31, 32	137	Pages remplacées	
10	15 ES du 2.5.1977	2bis 55, 56	Tableau 151, 152	Modifié Pages remplacées	
11	17 ES du 4.5.1977	2bis 61, 62	Tableau 251	Modifié Pages rem- placées	

R. G. S.

FASCICULE II

BLOCK-SYSTEM ET BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION

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

SOMMAIRE

CHAPITRE I

Moyens employés

	Pages
A. — Signaux (art. 101)	7
B. — Appareils téléphoniques (art. 102)	7
C. — Carnets de block (art. 103)	8

CHAPITRE II

Réalisation des prescriptions entre deux postes de block limitant une ligne

A. — Prescriptions générales (art. 104 à 112)	8
B. — Prescriptions particulières (art. 113 à 115)	13

CHAPITRE III

Réalisation des prescriptions dans un poste intermédiaire

A. — Prescriptions générales (art. 116 à 124)	15
B. — Prescriptions particulières (art. 125)	22

CHAPITRE IV

Opérations particulières

A. — Poste de bifurcation (art. 126 à 128)	22
B. — Garage direct (art. 129 et 130)	24
C. — Garage par rebroussement (art. 131 et 132)	25
D. — Départ d'un train garé ou formé au poste (art. 133 et 134)	28
E. — Train en manœuvre dans la gare (art. 135)	30

Novembre 1966

	Pages
F. — Circulation dans les deux sens de marche sur une des voies spécialisées d'une ligne à double voie (art. 136 à 140)	31
G. — Rubrique réservée (art. 141)	
H. — Circulation des trains et autres parcours, effectuant des opérations en cours de route entre deux gares voisines intervenant dans le service de block, ou n'effectuant pas le parcours complet entre ces deux gares (art. 142 à 148)	43
I. — Mise hors service temporaire d'un poste de block intermédiaire (art. 149 à 151)	51
J. — Remise en service d'un poste de block intermédiaire (art. 152 et 153)	55
K. — Occupation prolongée d'une section de block (art. 154 à 157)	61
L. — Répétition des signaux de block par des signaux jouant le rôle d'avertisseurs, manœuvrés d'un autre poste (art. 158 à 162)	63
M. — Manœuvre des signaux de block par un poste n'intervenant pas dans les annonces de block (art. 163 à 166)	71
N. — Contrôle de nuit (art. 167)	73
O. — Complément au numéro d'identification de certains parcours (art. 167bis)	
P. — Appareils de voie d'une installation intermédiaire couverts par le signal de block du poste d'amont (art. 167ter)	74ter

CHAPITRE V

Mesures spéciales à prendre en cas de dérangements

A. — Dérangements aux signaux de block (art. 168 à 170)	74quater
---	----------

Chets de gare logés en dehors des dépendances
chemin de fer (art. 147)

Concierges et dépositaires (agents fédéraux
lins) (art. 148)

Croix-Rouge de Belgique (art. 140)

TITRE II.

BLOCK-SYSTEM ABSOLU, A SECTIONS BLOQUÉES PAR TÉLÉ- PHONE, SUR LIGNES A DOUBLE VOIE

CHAPITRE I.

MOYENS EMPLOYÉS.

A. — SIGNAUX.

ART. 101. — Les signaux utilisés sont des **signaux de block** et des **signaux de fin de section de block**.

Sur les plans, ces deux genres de signaux se distinguent par leur symbole :

— **Signal de block** (fig. 1) :

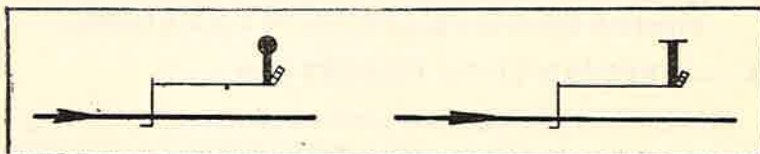


Fig. 1.

— **Signal de fin de section de block** (fig. 2) :

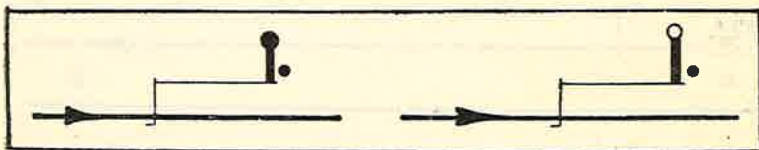


Fig. 2.

B. — APPAREILS TELEPHONIQUES.

ART. 102. — Un appareil téléphonique dénommé « **téléphone de block** » est disposé à chaque poste et permet à un poste déterminé, de communiquer avec les deux postes de block voisins. Cet appareil ne peut comporter qu'une seule fiche.

Les communications téléphoniques de block sont assurées, dans chaque poste, par un agent qualifié qui doit avoir été initié et reconnu apte au service du block.

C. — CARNETS DE BLOCK.

ART. 103. — **ES 478 A.** Ce carnet est affecté à l'inscription des annonces de block relatives aux trains circulant sur l'une des deux voies.

— **ES 478 B.** Ce carnet est affecté à l'inscription des annonces de block relatives aux trains circulant sur l'autre voie.

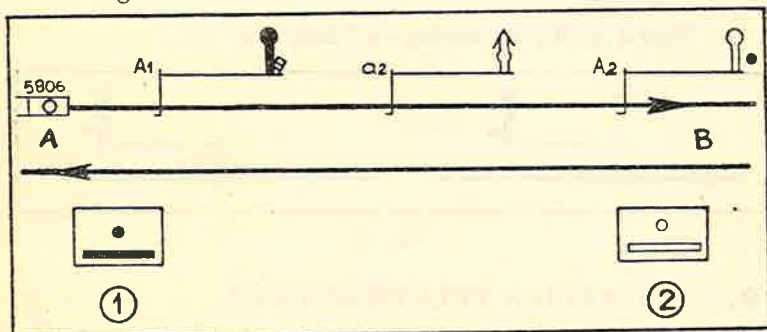
L'instruction locale du poste précise la voie à laquelle chaque type de carnet se rapporte.

CHAPITRE II.

REALISATION DES PRESCRIPTIONS ENTRE DEUX POSTES DE BLOCK LIMITANT UNE LIGNE.

A. — PRESCRIPTIONS GENERALES.

Considérons deux postes de block consécutifs (fig. 3) ; supposons que ces deux postes soient postes de tête et d'extrémité d'une ligne A B.



Poste de tête.

Poste d'extrémité.

Fig. 3.

La protection des trains circulant du poste 1 vers le poste 2 est obtenue de la manière suivante :

ART. 104. — 1^{re} prescription.

Le signal de block A_1 ne peut être ouvert pour admettre le train 5806 dans la section 1-2 qu'après que le signaleur du poste de block 1 a demandé l'autorisation au signaleur du poste de block 2 et l'a obtenue.

Le moment précis auquel le signaleur du poste de block 1 doit demander l'autorisation, est spécifié à l'instruction locale de ce poste.

Pour demander l'autorisation pour le train 5806, le signaleur du poste de block 1 échange, par téléphone, avec le signaleur du poste de block 2, l'annonce « A » (fig. 4) signifiant :

« La section 1-2 est-elle libre pour train 5806 ? »

ART. 105. — 2^e prescription.

Le signaleur du poste de block 2 ne peut accorder cette autorisation que si :

- le train précédent, muni de son signal d'arrière, est sorti de la section 1-2 ;
- le signal de fin de section de block A_2 est refermé pour protéger ce train précédent ;
- aucun obstacle n'existe, à sa connaissance, dans la section 1-2.

Pour donner l'autorisation pour le train 5806, le signaleur du poste de block 2 répond au signaleur du poste de block 1 par l'annonce « B » (fig. 4) signifiant :

« La section 1-2 est libre pour train 5806. »

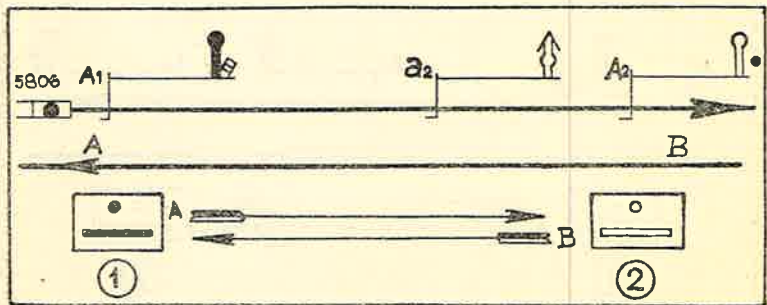


Fig. 4.

Cette autorisation n'est valable que pour le train 5806.

Les postes 1 et 2 inscrivent ces annonces dans leur carnet ES 478 respectif et font suivre cette inscription de l'heure à laquelle elle a été faite.

Le signal de block A_1 est ensuite ouvert pour le train 5806.

ART. 106. — 3^e prescription.

Le signal de block A_1 doit être refermé immédiatement après l'entrée du train 5806 au complet, dans la section 1-2.

ART. 107. — 4^e prescription.

En principe, immédiatement après la fermeture du signal de block A_1 , le signaleur du poste de block 1 avertit le signaleur du poste 2 de l'entrée du train 5806 dans la section 1-2.

Des dérogations à ce principe peuvent être apportées dans certains cas particuliers.

En tout cas, le moment prescrit pour l'échange de ces annonces est stipulé dans l'instruction locale de chaque poste.

Pour satisfaire à cette prescription, le signaleur du poste de block 1 échange téléphoniquement avec son collègue du poste de block 2, l'annonce « C » signifiant :

« **Train 5806 entré dans la section** (fig. 5).

Il est répondu « **Cz** » signifiant :

« **Compris, train 5806 entré dans la section.** »

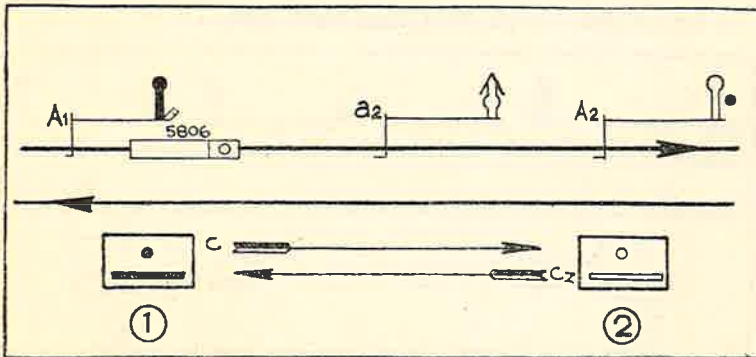


Fig. 5.

Ces annonces sont inscrites dans les carnets ES 478 respectifs de chaque poste en indiquant l'heure à laquelle elles sont effectuées.

ART. 108. — 5° prescription.

Après la libération de la section 1-2 par le train 5806 et la fermeture du signal de fin de section de block A_2 , pour assurer la couverture du train 5806 muni de son signal d'arrière, le signaleur du poste 1 doit être avisé de la sortie du train 5806 au complet, de la section 1-2.

A cette fin, le signaleur du poste de block 2 échange avec son collègue du poste de block 1, l'annonce « **D** » (fig. 6) signifiant :

« **Train 5806 sorti de la section.** »

Il est répondu par l'annonce « **Dz** » signifiant :

« **Compris, train 5806 sorti de la section.** »

Ces annonces sont inscrites dans les carnets ES 478 respectifs de chaque poste, en indiquant l'heure de l'échange des annonces.

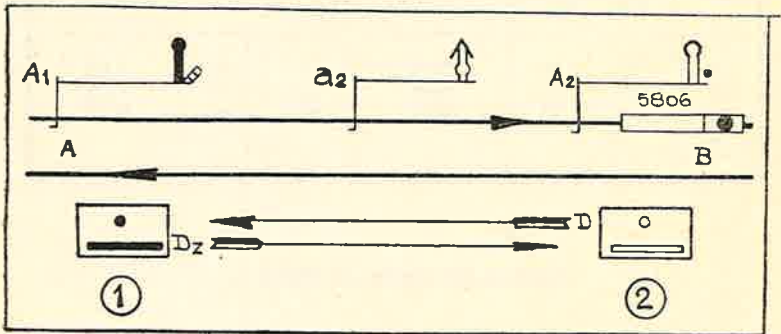


Fig. 6.

ART. 109. — 6° prescription.

Le signaleur du poste de block 1 doit maintenir le signal de block A_1 fermé; il ne peut l'ouvrir ultérieurement pour un nouveau train qu'après une nouvelle demande d'autorisation adressée à son collègue du poste de block 2.

L'autorisation accordée pour un train ne peut donc être utilisée qu'une fois.

ART. 110. — 7^e prescription.

Le signaleur du poste de block 1 ne peut introduire une nouvelle demande d'autorisation (annonce **A**) avant que le signaleur du poste de block 2 ne lui ait communiqué l'annonce **D** relative au train 5806.

ART. 111. — Carnets de block de chaque poste avec inscriptions relatives à la circulation du 5806.

Carnet du poste de block 1.

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
28	28	A	5806	B	6	8.06
30	30	C	5806	Cz	8	8.08
32	10	D	5806	Dz	32	8.12
34						

Carnet du poste de block 2.

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
6	28	A	5806	B	6	8.06
8	30	C	5806	Cz	8	8.08
10	10	D	5806	Dz	32	8.12
12						

ART. 112. — Tableau synoptique des opérations à effectuer pour l'établissement du block-system par téléphone entre les deux postes.

N°	Poste de block 1	Poste de block 2
1	Vérification S 478 (D du train précédent)	
2	A Z 5806 →	→
3	←	Vérification S 478 ← B Z 5806
4	Ouverture signal.	
5	Train entre en section.	
6	Fermeture signal.	
7	C Z 5806 →	→
8	←	← Cz Z 5806
9		Ouverture signal.
10		Train sort au complet de la section.
11		Fermeture signal.
12	←	← D Z 5806
13	Dz Z 5806 →	→
14	Maintien du signal fermé.	

B. — PRESCRIPTIONS IMPORTANTES.

ART. 113. — Rappel de prescriptions importantes.

Les prescriptions particulières qui concernent la tenue des carnets S 478 sont reprises au titre I du présent fascicule.

L'instruction locale des postes indique les moments où doivent s'échanger les annonces de block, compte tenu de la nature des trains, de leur vitesse et de leurs arrêts ou manœuvres dans les gares.

L'instruction locale des postes indique également à quel moment les signaux de block doivent être ouverts.

Le signal de block est fermé dès que le train l'a dépassé entièrement.

ART. 114. — Section de block occupée.

Lorsque la section de block 1-2 n'est pas libre (obstacle fortuit, dérangement, accident, etc...) lors de la demande A adressée par le poste 1 au poste 2, celui-ci répond « section occupée » mais ne donne pas de numéro de réponse; les deux postes inscrivent dans la colonne « Réponse » X dans la partie « nature », un trait dans la partie « n° » ainsi que l'heure dans la colonne « heure ».

Le poste 2 doit provoquer une nouvelle annonce « A » sitôt la section libre.

Les carnets se présentent dès lors comme ci-après :

Carnet du poste de block 1.

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
46	46	A	Z 5806	X	—	9.08
62	62	A	Z 5806	B	22	9.10
88	88	C	Z 5806	Cz	74	9.13
10	26	D	Z 5806	Dz	10	9.19

Carnet du poste de block 2.

40	46	A	Z 5806	X	—	9.08
22	62	A	Z 5806	B	22	9.10
74	88	C	Z 5806	Cz	74	9.13
26	26	D	Z 5806	Dz	10	9.19

ART. 115. — Erreur ou annulation d'une annonce.

Dans le cas de dépassement non prévu aux horaires, de retard, ou de suppression d'un train, alors que le déblocage a été reçu du poste suivant, l'annonce **A** et sa réponse **B** doivent être annulées.

On utilise, à cet effet, la lettre **E**, à inscrire dans le carnet de block et signifiant : « Les annonces échangées avec votre poste, relatives au train n°, sont annulées. »

L'accusé de réception de cette annonce est inscrit sous la forme **Ez**.

L'annonce **E** est également utilisée pour annuler toute inscription erronée.

CHAPITRE III.

**REALISATION DES PRESCRIPTIONS DANS UN
POSTE INTERMEDIAIRE.**

A. — PRESCRIPTIONS GENERALES.

Considérons 3 postes de block successifs (fig. 7) ; les postes de block 1 et 3 sont des postes de tête et d'extrémité, le poste de block 2 est un poste intermédiaire.

La protection des trains circulant du poste 1 vers le poste 3 est obtenue de la manière suivante :

ART. 116. — 1^{re} prescription.

Le signal de block A_1 ne peut être ouvert pour admettre le train 610 dans la section 1-2 que si le poste de block 1 a demandé l'autorisation au poste de block 2 et l'a obtenue.

Le moment précis auquel le poste 1 doit demander l'autorisation est spécifié à l'instruction locale de ce poste.

Pour demander l'autorisation pour le train 610, le poste 1 fait au poste 2 l'annonce **A** signifiant :

« La section est-elle libre pour le train n° 610 ? »

ART. 117. — 2^e prescription.

Le poste 2 ne peut accorder cette autorisation que si :

- le train précédent n° 25, muni de son signal d'arrière, est sorti de la section 1-2;
- le signal de block A_2 est refermé pour protéger le train 25;
- aucun obstacle n'existe, à la connaissance du poste 2, dans la section 1-2.

Pour donner l'autorisation pour le train 610, le poste 2 répond au poste 1 par l'annonce **B** signifiant :

« **La section est libre pour le train n° 610.** »

Les postes 1 et 2 inscrivent ces annonces dans leur carnet respectif et font suivre cette inscription de l'heure à laquelle elle a été faite :

12 A 610 B 36 10.05

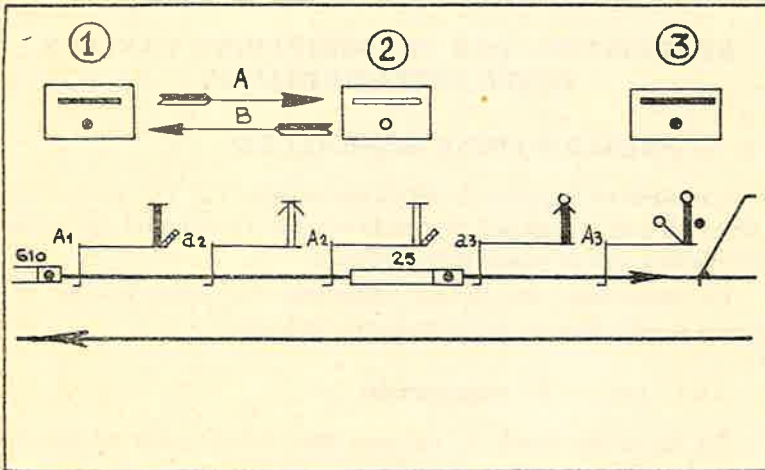


Fig. 7.

Le signal de block A_1 peut ensuite être ouvert pour le train 610.

L'autorisation reçue n'est valable que pour le train 610; elle ne peut donc être utilisée pour un autre train qui serait amené à précéder le 610.

ART. 118. — 3° prescription.

Le signal de block A_1 doit être refermé immédiatement après l'entrée du train 610, au complet, dans la section 1-2.

ART. 119. — 4° prescription.

En principe, immédiatement après la fermeture du signal de block A_1 , le poste de block 1 doit avertir le poste de block 2 de l'entrée du train 610 dans la section 1-2.

Des dérogations peuvent être apportées à ce principe dans certains cas particuliers.

En tout cas, le moment prescrit pour l'échange de ces annonces est stipulé dans l'instruction locale de chaque poste.

Pour satisfaire à cette prescription, le poste de block 1 échange avec le poste de block 2, l'annonce « C » (fig. 8) signifiant :

« Train n° 610 entré dans la section. »

Le poste 2 répond par l'annonce Cz signifiant :

« Compris, train n° 610 entré dans la section. »

Les postes de block 1 et 2 inscrivent ces annonces dans leur carnet respectif en indiquant l'heure :

14 C 610 Cz 38 10.10

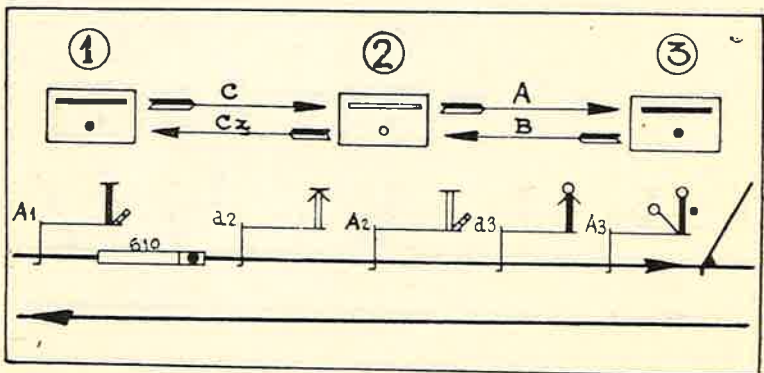


Fig. 8.

Au moment précisé à l'instruction locale du poste 2, ce dernier demande ensuite au poste 3 l'autorisation d'ouvrir le signal de block A_2 (annonce **A**) ; après la réception de l'autorisation (annonce **B**), le poste 2 ouvre les signaux A_2 et a_2 .

Les 1^{re} et 2^e prescriptions sont ainsi réalisées entre les postes de block 2 et 3 dans les mêmes conditions qu'entre les postes de block 1 et 2.

ART. 120. — 5^e prescription.

Après la libération de la section 1-2 par le train 610, la fermeture du signal de block A_2 et l'information au poste 3, par le poste 2, de l'entrée en section (annonce **C**, le poste 2 doit aviser le poste 1 de la sortie, du train 610, de la section 1-2.

A cette fin, le poste de block 2 fait au poste de block 1 l'annonce **D** (fig. 9) signifiant :

« Train n° 610 sorti de la section. »

Le poste de block 1 répond par l'annonce **Dz** signifiant :

« Compris, train n° 610 sorti de la section. »

Les postes de block 2 et 1 inscrivent ces annonces dans leur carnet respectif en indiquant l'heure :

44 D 610 Dz 16 10.19

La 5^e prescription est ainsi appliquée au poste de block 2, tandis que la 4^e prescription est réalisée entre les postes de block 2 et 3.

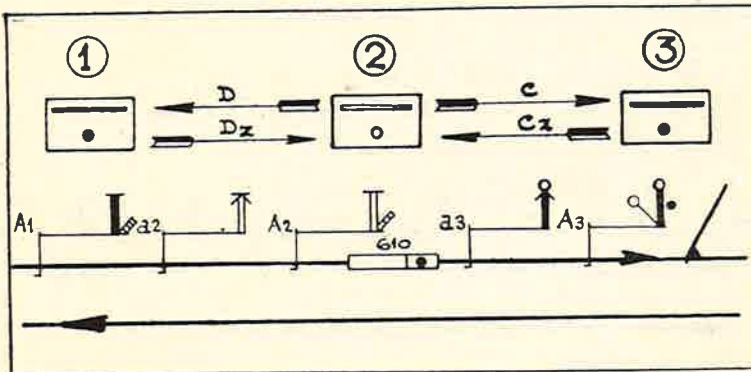


Fig. 9.

Le train 610 est finalement reçu par le poste 3 qui, après avoir obtenu l'autorisation nécessaire, ouvre les signaux A_3 et a_3 .

Après passage du train, au complet, et fermeture des signaux a_3 et A_3 , le poste 3 informe le poste 2 de la sortie du train 610 de la section 2-3 au moyen de l'annonce D (fig. 10).

La 5^e prescription est ainsi réalisée entre les postes de block 2 et 3.

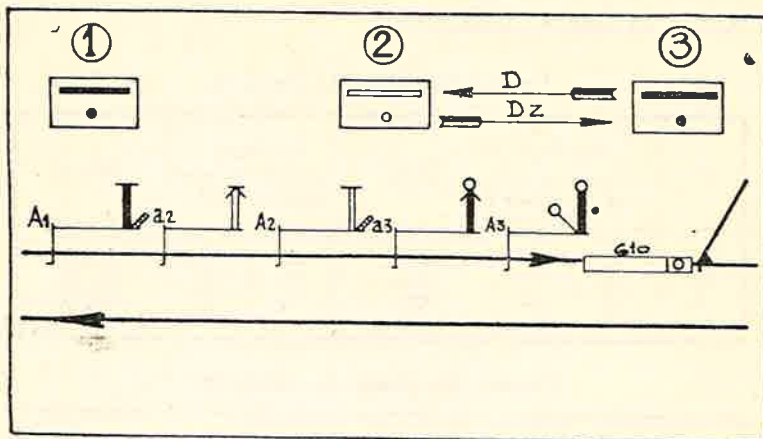


Fig. 10.

ART. 121. — 6^e prescription.

L'autorisation donnée par le poste de block 2 pour le train 610 ne peut servir qu'une seule fois pour l'ouverture du signal de block A_1 .

Ce signal ne pourra être ouvert ultérieurement pour un nouveau train qu'après une nouvelle demande (annonce A) adressée au poste 2.

Cette prescription est également applicable au poste de block 2 pour une autorisation reçue, relative à l'ouverture du signal de block A_2 .

ART. 122. — 7^e prescription.

Les annonces **D** et **Dz** relatives au train 610 doivent être échangées et inscrites par les postes de block 2 et 1, avant que le poste de block 1 ne puisse introduire une nouvelle demande (annonce **A**) au poste de block 2.

Cette prescription est également applicable en ce qui concerne les postes 2 et 3.

ART. 123. — Inscriptions faites par les 3 postes de block pour le passage du train 610.

Carnet du poste de block 1.

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
12	12	A	610	B	36	10.05
14	14	C	610	Cz	38	10.10
16	44	D	610	Dz	16	10.19

Carnet du poste de block 2.

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
36	12	A	610	B	36	10.05
38	14	C	610	Cz	38	10.10
40	40	A	610	B	64	10.11
42	42	C	610	Cz	66	10.18
44	44	D	610	Dz	16	10.19
56	68	D	610	Dz	46	10.26

Carnet du poste de block 3.

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
64	40	A	610	B	64	10.11
66	42	C	610	Cz	66	10.18
68	68	D	610	Dz	46	10.26

ART. 124. — Tableau synoptique des opérations à effectuer pour l'application du block-system par téléphone entre les trois postes de block.

N°	Poste de block 1	Poste de block 2	Poste de block 3
1	Vérification ES 478 (D du train précédent).		
2	A 610 →	Vérification ES 478.	
3		← B 610.	
4	Ouverture signal A ₁ .		
5	Train entre en section.		
6	Fermeture signal A ₁ .		
7	C 610 →		
8		← Cz 610.	
9		A 610 →	Vérification ES 478.
10			← B 610.
11		Ouverture signal A ₂ .	
12		Train sort au complet de la section d'amont et entre dans la section d'aval.	
13		Fermeture signal A ₂ .	
14		C 610 →	
15			← Cz 610.
16		← D 610.	
17	Dz 610 →		
18	Maintien du signal A ₁ fermé.		
19			Ouverture signal A ₃ .
20			Train sort au complet de la section.
21			Fermeture signal A ₃ .
22			← D 610.
23		Dz 610 →	
24		Maintien du signal A ₂ fermé.	

B. — PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES.

ART. 125. — Les prescriptions particulières reprises aux articles 113 à 115 du présent Titre sont d'application.

CHAPITRE IV.

OPÉRATIONS PARTICULIÈRES.

A. — POSTE DE BIFURCATION.

ART. 126. — Règle générale.

En vue d'éviter les dévoiements aux bifurcations, les trains sont annoncés, entre le poste précédant la bifurcation sur le tronçon commun et le poste de bifurcation, non seulement par leur numéro, mais également par leur destination, avec indication éventuelle de la ou des lignes suivies.

Cette indication de direction ne doit pas figurer dans les carnets de block.

ART. 127. — Une branche n'est pas munie du block-system.

Lorsqu'une des lignes de la bifurcation n'est pas munie du block-system, le poste de bifurcation agit :

a) comme **poste intermédiaire** pour les trains circulant du tronçon commun vers la branche **munie** du block-system ;

b) également comme **poste intermédiaire** pour les trains circulant de la branche **munie** du block-system vers le tronçon commun ;

c) comme **poste d'extrémité** pour les trains circulant du tronçon commun vers la branche **non munie** du block-system ;

d) comme **poste de tête** pour les trains circulant de la branche **non munie** du block-system vers le tronçon commun.

L'attention du personnel desservant un poste de block commandant une bifurcation est spécialement attirée sur le

fait que, pour les trains quittant la ligne munie du block et s'engageant sur la branche non munie du block, il est strictement prescrit de ne refermer le signal de bifurcation qu'après dégagement complet par le train, des appareils de voie de la bifurcation et de toujours refermer ce signal, avant d'envoyer l'annonce **D** au poste voisin situé sur le tronçon commun.

ART. 128. — **Toutes les branches sont munies du block-system** (fig. 11).

Dans ce cas, le poste de bifurcation agit :

a) comme **poste intermédiaire** pour les trains qui circulent du tronçon commun vers la branche **la plus importante** (de M vers O) ;

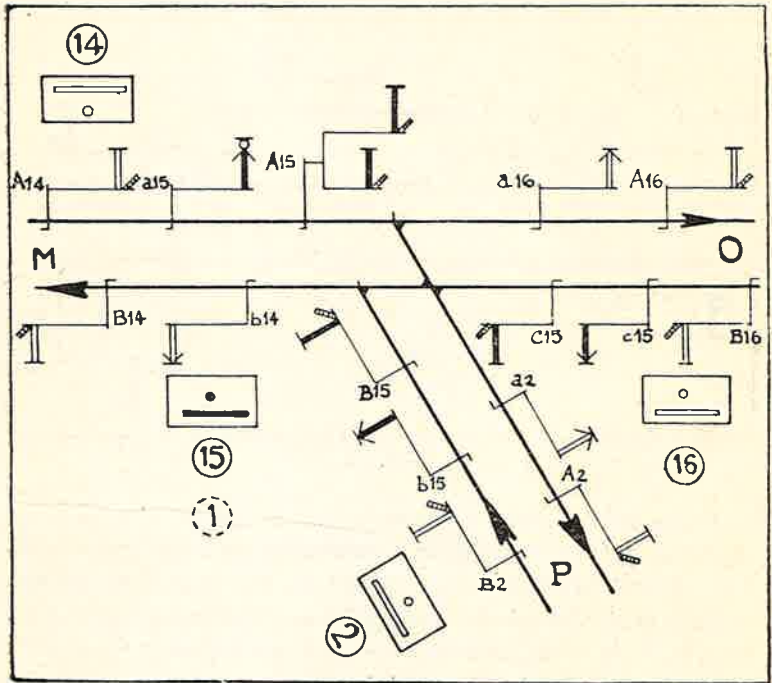


Fig. 11.

b) également comme **poste intermédiaire** pour les trains qui circulent de la branche **la plus importante** vers le tronç commun (de O vers M) ;

c) à la fois comme **poste d'extrémité** et comme **poste de tête** pour les trains qui circulent du tronç commun vers la branche **la moins importante** (de M vers P) ;

d) également à la fois comme **poste d'extrémité** et comme **poste de tête** pour les trains qui circulent de la branche **la moins importante** vers le tronç commun (de P vers M).

B. — GARAGE DIRECT.

ART. 129. — Les entrées de la voie de garage dans les deux sens de marche sont commandées d'un poste unique (fig. 12).

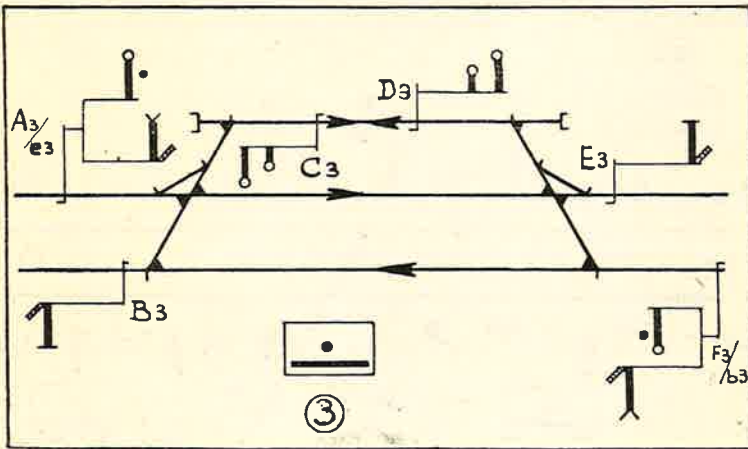


Fig. 12.

En ce qui concerne le block-system de pleine voie, le poste de block agit comme **poste d'extrémité** pour les trains quittant la voie principale et s'engageant sur la voie de garage.

Le signal d'entrée est refermé immédiatement après l'entrée du train et dégagement complet des appareils de voie.

Dès que la section est libérée, l'annonce **D** est transmise au poste d'où vient le train.

ART. 130. — Les entrées de la voie de garage sont placées sous la dépendance de deux postes différents (fig. 13).

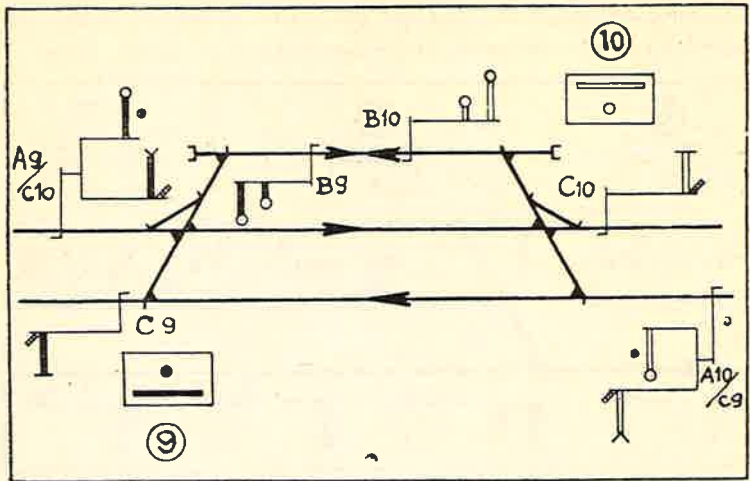


Fig. 13.

Pour l'entrée du train, le poste de block agit comme **poste d'extrémité** et procède comme à l'art. 129 ci-devant.

La voie de garage est considérée comme « **siding line** ».

La circulation y est assurée en respectant les prescriptions reprises au Chapitre V du Titre IX de ce Fascicule.

C. — GARAGE PAR REBROUSSEMENT (fig. 14).

Lorsqu'un train doit être garé par rebroussement au poste 2, il est procédé comme indiqué ci-après.

ART. 131. — **Garage prévu.**

a) Arrivée du train.

Le poste 1 ayant demandé le déblocage (annonce **A**) pour le train qui doit être garé au poste 2, celui-ci le lui envoie (annonce **B**), pour autant que la section 1-2 soit libre.

Le poste 2 s'abstient de demander le déblocage, au poste 3, pour ce train.

b) **Garage du train.**

Le chef de gare fait ouvrir le signal autorisant le garage par rebroussement et présente au train, le signal mobile de ralentissement (drapeau ou feu jaune).

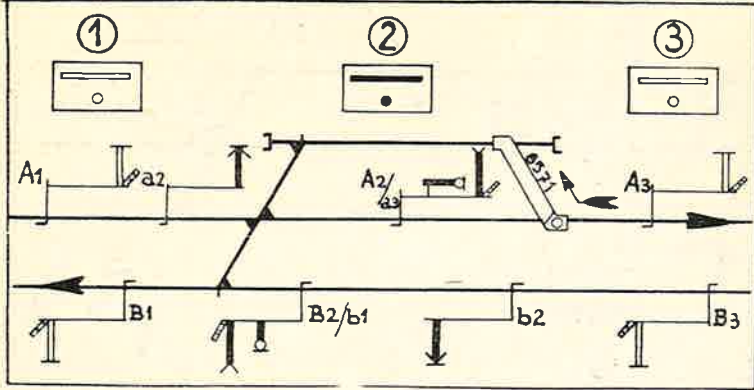


Fig. 14.

Le train arrivant au poste 2 est garé sous la surveillance du chef de gare. Eventuellement les signaux de couverture sont refermés pendant les opérations de garage.

Ces dernières étant terminées et les voies principales complètement dégagées, la palette de garage est refermée sur l'ordre du chef de gare.

Ce n'est qu'après avoir reçu, du chef de gare, l'avis du dégagement complet des voies principales, que le poste 2 peut refermer le signal de garage et transmettre au poste 1, l'annonce **D** relative au train garé.

ART. 132. — Garage non prévu.

Si le dépassement du train, au poste 2, n'a pas été prévu en temps utile, trois cas peuvent se présenter :

— **1^{er} cas : Le poste 2 n'a pas encore reçu le déblocage du poste 3.**

Les prescriptions de l'art. 131 ci-devant sont alors d'application.

— **2^e cas : Le poste 2 a reçu le déblocage du poste 3, mais le signal de block n'est pas encore ouvert.**

Le garage peut être réalisé en respectant les prescriptions ci-après :

- le poste 2 maintient le signal de block fermé ;
- il annonce au poste 3 qu'il y a **erreur** (échange des annonces **E**, **Ez**, que les signaleurs des postes 2 et 3 inscrivent dans leur carnet de block) ;
- il procède ensuite comme pour un garage prévu (art. 131).

— **3° cas : Les opérations d'ouverture du signal de block ont été effectuées au poste 2.**

— Dans ce cas, il est interdit, sauf pour des raisons majeures (accident, détresse, etc.), de re fermer le signal pour garer le train.

Celui-ci doit alors continuer jusqu'à la gare suivante où les signaux peuvent être disposés régulièrement pour l'opération de garage.

— Lorsque, pour des raisons majeures, le garage doit absolument avoir lieu, il est procédé comme indiqué ci-après :

- après en avoir reçu l'ordre du chef de gare, le signaleur referme le signal de block et, dans la mesure du possible, le chef de gare envoie un agent à la rencontre du train, afin d'avertir le machiniste en lui présentant les signaux mobiles d'arrêt ;
- le signaleur fait mention de l'ordre reçu dans son carnet de block par l'inscription :
« Ordre chst, refermé signal... » ;
- il téléphone ensuite au poste 3 qu'il y a **erreur** (échange les annonces **E**, **Ez**, que les signaleurs des postes 2 et 3 inscrivent dans leur carnet de block).

Il est procédé ensuite comme pour un garage normal en respectant les délais imposés par les prescriptions relatives à la manœuvre des signaux.

Toutefois, le train devant garer doit marquer l'arrêt au signal de block et le machiniste doit être prévenu, avant l'ouverture de la palette de garage, du garage à effectuer en gare.

D. — DEPART D'UN TRAIN GARE OU FORME AU POSTE.

ART. 133. — **Départ d'une voie principale** (fig. 15).

Le poste expédie le train dans la direction voulue après avoir demandé et reçu le déblocage du poste suivant.

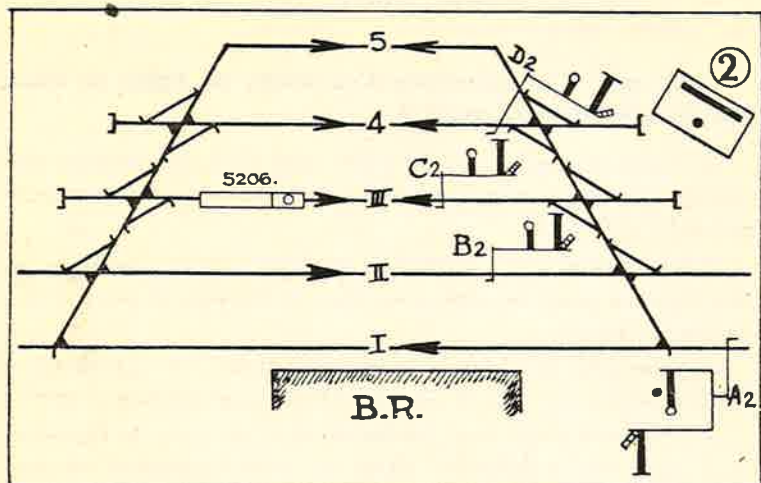


Fig. 15.

ART. 134. — **Départ d'une voie de garage.**

— L'échange des annonces **A-B** relatives au départ d'un train garé, ne peut avoir lieu qu'après réception du poste 3, de l'annonce **D** relative au train ayant dépassé le train garé.

Le poste 2 demande au poste 3, le déblocage pour le train dépassé, et après réception du déblocage, réception dont le chef de gare doit personnellement s'assurer, le train garé peut être expédié en observant les indications du signal commandant la sortie de la voie de garage.

Ce **signal** peut être un signal **fixe** ou un signal **mobile**.

— Deux cas peuvent se présenter suivant la disposition de la liaison de sortie de la voie de garage.

1^{er} cas : La liaison d'accès à la voie de garage se trouve en aval du signal de block de la voie principale (fig. 16).

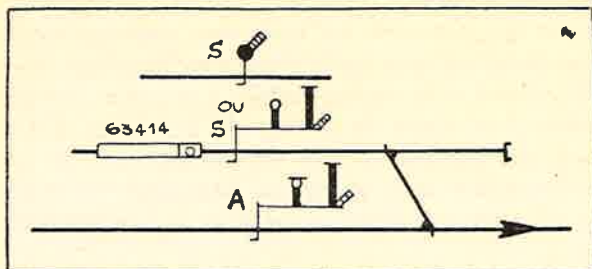


Fig. 16.

Le signal de block S (fixe ou mobile) est ouvert pour le départ du train vers la section de block.

Le signal A n'est pas manœuvré.

2^e cas : La liaison d'accès à la voie de garage se trouve en amont du signal de block de la voie principale (fig. 17).

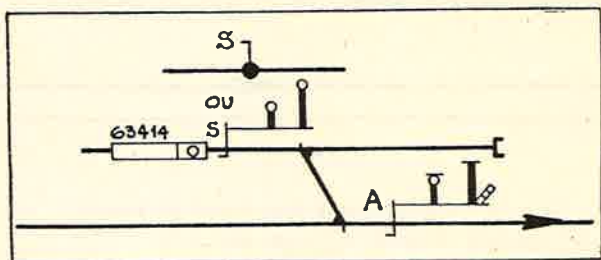


Fig. 17.

Pour autant qu'aucun déblocage n'ait été envoyé au poste précédent, les signaux S et A doivent être ouverts pour le départ.

Il est formellement interdit au signaleur, dès qu'il a accordé l'autorisation **B** pour un train attendu, d'établir l'itinéraire de sortie de la voie de garage et d'ouvrir le signal de block pour permettre au train garé de quitter la gare, si ce signal est aussi celui que doit observer le train attendu.

— Dans les deux cas, les opérations détaillées ci-dessus sont faites sur les ordres, sous la surveillance et la responsabilité du chef de gare.

— En ce qui concerne les voies non pourvues de signaux fixes et utilisées exceptionnellement pour le garage des trains, l'IPX détermine si le signal mobile « S » doit être placé en permanence à la sortie de la voie de garage ou s'il ne doit être placé que lorsque la voie est occupée par un train au départ, c'est-à-dire après garage ou formation sur la dite voie. Mention de cette prescription est faite à l'instruction locale du poste.

E. — TRAIN EN MANŒUVRE DANS LA GARE (fig. 18).

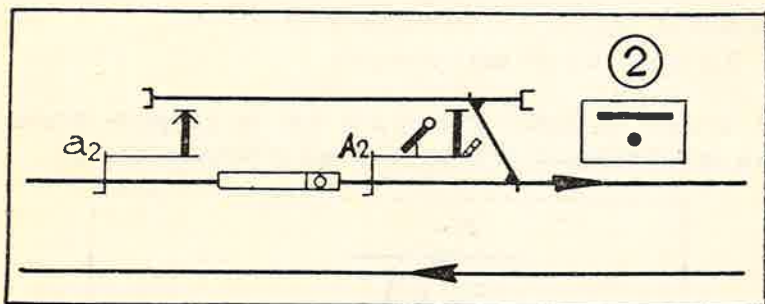


Fig. 18.

ART. 135. — Si le poste 2 doit faire manœuvrer un train qui lui est annoncé, il opère comme suit :

a) Après avoir donné le déblocage au poste 1, il s'abstient de demander le déblocage au poste 3, et il maintient le signal de block fermé.

b) Il ouvre la palette de manœuvre avant l'arrivée du train, si, bien entendu, les points dangereux qu'elle couvre peuvent être franchis et si cette ouverture n'entraîne pas une durée exagérée de fermeture d'un passage à niveau.

c) Après l'entrée du train, il couvre ce dernier,

— en s'abstenant de transmettre le **D** au poste précédent ;

— en refermant le signal de couverture de la gare s'il y en a un ;

— en maintenant en position débloquée le champ transmetteur d'autorisation réalisant la couverture lorsque celle-ci est assurée par le poste de block précédent.

d) En principe, dès que la manoeuvre est terminée et les appareils de voie remis en position normale, il referme la palette de manoeuvre; dans le cas où l'ouverture de la palette de manoeuvre est surbordonnée à la fermeture et au verrouillage d'un passage à niveau, une dérogation à ce principe peut être accordée à la demande de l'IPX et mention en sera faite à l'instruction locale du poste.

e) Lorsque le train qui a manoeuvré doit continuer, le poste 2 demande le déblocage ou poste 3 et il ouvre le signal de block dès réception de ce déblocage.

— Dans le cas où la locomotive du train ayant manoeuvré se trouve au delà du signal de block et que ce signal n'est pas visible à l'arrière, un répétiteur à feux colorés, visible par le conducteur, devra répéter les indications du signal de block lors du départ du train reformé.

— Lorsque le signal de block n'est pas muni d'une palette de manoeuvre, le franchissement du signal pour l'exécution des mouvements de manoeuvres, est surbordonné à la délivrance d'un ordre écrit de franchissement.

F. — CIRCULATION DANS LES DEUX SENS DE MARCHÉ SUR UNE DES VOIES SPECIALISEES D'UNE LIGNE A DOUBLE VOIE.

ART. 136. — Applications.

Les dispositions du présent titre sont d'application en cas d'organisation du service à voie unique.

La circulation, sur un tronçon exploité à voie unique, de trains ou autres parcours opérant ou non en cours de route et n'effectuant pas le **parcours complet** entre les deux gares d'about du tronçon, est soumise aux dispositions de la rubrique H du présent titre, les deux gares d'about étant considérées comme les deux gares voisines.

ART. 137. — Principes.

a) Les prescriptions générales du block-system à double voie sont d'application pour tout train circulant tant à contre-voie qu'à voie normale. Elles succèdent aux opérations de blocage du sens de circulation.

b) Le carnet S 478 de la voie parcourue dans les deux sens de marche est utilisé. Toutes les annonces de block relatives aux circulations à voie normale et à contre-voie y sont annotées.

c) Sur les tronçons non signalisés pour la contre-voie:

- Tous les postes intermédiaires en service sont postes de block pour la circulation à contre-voie. Il ne peut être dérogé à cette règle que par P.S.S., dans le cas d'itinéraire enlenché de bout en bout, ou par A.C.A.
- En cas de circulation accidentelle à voie unique, le chef de gare expédiant un train à contre-voie remet au conducteur en même temps que le S 422, une fiche mentionnant:
 - le n° et la cumulée des postes intermédiaires du tronçon;
 - si ces postes sont en service ou hors service au moment où le document est délivré.

d) Sur les tronçons signalisés pour la contre-voie, seuls, les postes intermédiaires pourvus de signaux fixes de contrevoie sont postes de block pour ce sens de circulation.

Les postes intermédiaires en service qui ne sont pas postes de block pour la circulation à contre-voie interviennent néanmoins dans le cheminement des annonces de block. Ils conservent toutes leurs obligations tant au point de vue application du block-system qu'au point de vue relation avec les P.N.

e) En cas de circulation à voie unique organisée avec modification du P.S.S., il est fait application du block-system à simple voie sans échange des annonces Kr-Krz.

ART. 138. — Signaux de block.

a) Signaux fixes.

Les signaux se rapportant aux circulations à voie normale conservent leur caractère de block ou de fin de section de block.

Les signaux d'accès à la contre-voie et ceux des postes intermédiaires qui s'adressent aux circulations à contre-voie sont signaux de block.

Le signal de reprise de la voie normale est signal de fin de section de block ou signal de block.

b) Signaux mobiles.

Les signaux qui, à défaut de signaux fixes, sont placés en gare devant les trains à expédier à contre-voie, ainsi que ceux des postes intermédiaires s'adressant aux circulations à contre-voie sont signaux de block.

Le signal couvrant la gare d'about recevant les trains à contre-voie est signal de block ou de fin de section de block.

Tous ces signaux d'arrêt sont appuyés d'un pétard placé à leur hauteur.

En cas d'A.C.A., le signal des postes intermédiaires (postes de block pour la circulation à contre-voie non équipés de signaux fixes de contrevoie) ainsi que le signal de reprise de la voie normale doivent être précédés d'une balise (R.G.S. Fasc. I, Tit. II).

ART. 139. — Manœuvre des signaux de block.

a) Signaux fixes.

Ces signaux doivent être manœuvrés suivant les prescriptions du block-system.

Quand un signal qui ne donne pas accès à la contre-voie doit être franchi par un train à expédier à contre-voie, il est délivré un ordre de franchissement (R.G.S. Fasc. IV, Titre II).

b) **Signaux mobiles.**

Les prescriptions du block-system sont d'application pour la présentation du signal de passage et la remise en place du signal d'arrêt. Cependant, s'il protège la gare d'about, le signal d'arrêt ne doit être remis en place que s'il n'y a pas inversion du sens de circulation.

Un signal d'arrêt placé devant un train qui doit être expédié à contre-voie est déplacé hors de la voie (pétard enlevé). Ce signal sera franchi à la faveur d'un ordre de franchissement (R.G.S., IV, II).

Aux postes intermédiaires qui sont postes de block pour la circulation à contre-voie et ne sont pas équipés de signaux fixes de contre-voie, un signal doit être placé suivant les prescriptions de l'I.L. Celle-ci tiendra compte des conditions locales.

Le signal d'arrêt des postes intermédiaires et celui couvrant la sortie du tronçon sont remplacés respectivement :

- le premier, par un signal vert;
- le second, par un signal jaune.

Le maniement des signaux mobiles incombe :

- au chef de gare, dans les gares d'about;
- au signaleur, dans les postes intermédiaires.

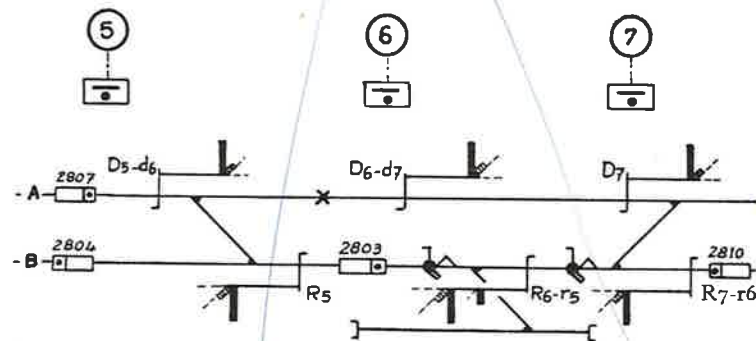
ART. 140. — Exemples d'application.

Aux exemples ci-après et pour une succession des trains voie B; la voie A étant obstruée (×):

- le 2804 circule à voie normale;
- le 2803 et le 2807 à contre-voie;
- le 2810 à voie normale.

Par application des prescriptions du présent titre et de celles faisant l'objet du titre X, les annonces suivantes sont inscrites aux carnets E.S. 478 des postes de block 5, 6 et 7.

1° Tronçon non signalisé pour la contre-voie.



Novembre 1966

CARNETS DU BLOCK 5

1) Carnet voie A.

1	15	A	2803	B	1	8.00
3	17	C	2803	Cz	3	8.02
5	5	D	2803	Dz	21	8.10
7	23	A	2807	B	7	8.10
9	25	C	2807	Cz	9	8.12
11	11	D	2807	Dz	27	8.17

2) Carnet voie B.

50	50	D	2804	Dz	4	7.57	
52		(Annonce relative au parcours B.5 — B.4)					
54	8	CVT	voie B	CVTz	54	8.05	
56	56	CVT	voie B	CVTz	10	8.06	
58	58	A	2803	B	10	8.07	
60	60	C	2803	Cz	14	8.09	
62	18	D	2803	Dz	62	8.13	
64	64	A	2807	B	20	8.13	
66	66	C	2807	Cz	22	8.15	
68	30	D	2807	Dz	68	8.20	
70	46	Bloquez circulation à contre-voie					
72		voie B après 2807				72	8.33
74	74	VNS	voie B	VNSz	34	8.35	
76	40	A	2810	B	76	8.39	
78		(Annonce relative au parcours B.5 — B.4)					
80	44	C	2810	Cz	80	8.43	
82		(Annonce relative au parcours B.5 — B.4)					
84	84	D	2810	Dz	48	8.47	

CARNET DU BLOCK 6

2	2	D		2804	Dz	60	7.50
4	50	D		2804	Dz	4	7.57
6	66	CVT	voie B		CVTz	6	8.02
8	8	CVT	voie B		CVTz	54	8.05
10	58	A	2803		B	10	8.07
12	12	A	2803		B	68	8.08
14	60	C	2803		Cz	14	8.09
16	16	C	2803		Cz	70	8.11
18	18	D	2803		Dz	62	8.13
20	64	A		2807	B	20	8.13
22	66	C		2807	Cz	22	8.15
24	72	D	2803		Dz	24	8.16
26	26	A		2807	B	74	8.16
28	28	C		2807	Cz	78	8.18
30	30	D		2807	Dz	68	8.20
32	82	D		2807	Dz	32	8.22
34	74	VNS	voie B		VNSz	34	8.35
36	36	VNS	voie B		VNSz	84	8.36
38	88	A	2810		B	38	8.38
40	40	A	2810		B	76	8.39
42	90	C	2810		Cz	42	8.40
44	44	C	2810		Cz	80	8.43
46	46	D	2810		Dz	94	8.44
48	84	D	2810		Dz	48	8.47

CARNETS DU BLOCK 7

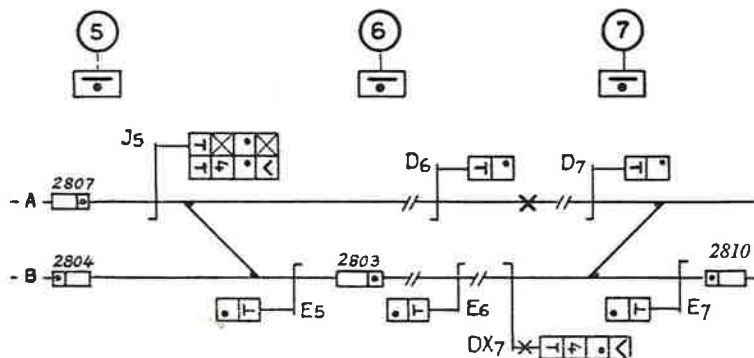
1) Carnet voie A.

51	51	A		2803	B	33	8.12
53	53	C		2803	Cz	35	8.14
55	39	D		2803	Dz	55	8.18
57	57	A	2807		B	43	8.19
59	59	C	2807		Cz	45	8.21
61	49	D	2807		Dz	61	8.26

2) Carnet voie B.

60	2	D	2804		Dz	60	7.50	
62	32	Bloquez circulation à voie normale						
64		Voie B après 2804					64	8.00
66	66	CVT		voie B	CVTz	6	8.02	
68	12	A		2803	B	68	8.08	
70	16	C		2803	Cz	70	8.11	
72	72	D		2803	Dz	24	8.16	
74	26	A	2807		B	74	8.16	
76	20	A		2810	B	76	8.17	
78	28	C	2807		Cz	78	8.18	
80	22	C		2810	Cz	80	8.20	
82	82	D	2807		Dz	32	8.22	
84	36	VNS		voie B	VNSz	84	8.36	
86	86	VNS		voie B	VNSz	49	8.37	
88	88	A		2810	B	38	8.38	
90	90	C		2810	Cz	42	8.40	
92		(Annonce relative au parcours B.8 — B.7)						
94	46	D		2810	Dz	94	8.44	

2° Tronçon signalisé pour la contre-voie sans signal fixe de contre-voie au poste intermédiaire.



Ci-après, les exemples d'annonces inscrites aux carnets E.S. 478 des postes de block 5, 6 et 7.

CARNETS DU BLOCK 5

1) Carnet voie A.

1	15	A	2803	B	1	8.04
3	17	C	2803	Cz	3	8.07
5	5	D	2803	Dz	21	8.14
7	23	A	2807	B	7	8.22
9	25	C	2807	Cz	9	8.25
11	11	D	2807	Dz	29	8.31

2) Carnet voie B.

50	50	D	2804	Dz	2	7.57	
52		(Annonce relative au parcours B.5 — B.4)					
54	6	CVT	voie B	CVTz	54	8.03	
56	56	CVT	voie B	CVTz	17	8.04	
58	58	A	2803	Az	8	8.08	
60	12	B	2803	Bz	60	8.10	
62	62	C	2803	Cz	14	8.13	
64	20	D	2803	Dz	64	8.21	
66	66	A	2807	Az	22	8.25	
68	26	B	2807	Bz	68	8.27	
70	70	C	2807	Cz	28	8.30	
72	34	D	2807	Dz	72	8.38	
74	8	Bloquez circulation à contre-voie					
76		voie B après 2807				76	8.42
78	78	VNS	voie B	VNSz	36	8.44	
80	44	A	2810	B	80	8.57	
82	48	C	2810	Cz	82	9.04	
84		(Annonce relative au parcours B.5 — B.4)					
86	86	D	2810	Dz	50	9.09	

CARNET DU BLOCK 6

Carnet voie B.

0	0	D	2804	Dz	64	7.50
2	50	D	2804	Dz	2	7.57
4	70	CVT	voie B	CVTz	4	8.02
6	6	CVT	voie B	CVTz	54	8.03
8	58	A	2803	Az	8	8.08
10	10	A	2803	B	72	8.09
12	12	B	2803	Bz	60	8.10
14	62	C	2803	Cz	14	8.13
16	16	C	2803	Cz	74	8.14
18	76	D	2803	Dz	18	8.20
20	20	D	2803	Dz	64	8.21
22	66	A	2807	Az	22	8.25
24	24	A	2807	B	78	8.26
26	26	B	2807	Bz	68	8.27
28	70	C	2807	Cz	28	8.30
30	30	C	2807	Cz	80	8.31
32	82	D	2807	Dz	32	8.37
34	34	D	2807	Dz	72	8.38
36	78	VNS	voie B	VNSz	36	8.44
38	38	VNS	voie B	VNSz	86	8.45
40	92	A	2810	B	40	8.50
42	96	C	2810	Cz	42	8.56
44	44	A	2810	B	80	8.57
46	46	D	2810	Dz	98	9.03
48	48	C	2810	Cz	82	9.04
50	86	D	2810	Dz	50	9.09

CARNETS DU BLOCK 7

1) Carnet voie A.

51	51	A	2803	B	33	8.15
53	53	C	2803	Cz	37	8.19
55	41	D	2803	Dz	55	8.23
57	57	A	2807	B	43	8.32
59	59	C	2807	Cz	49	8.36
61	51	D	2807	Dz	61	8.41

2) Carnet voie B.

64	0	D	2804	Dz	64	7.50	
66	32	Bloquez circulation à voie normale					
68		Voie B après 2804				68	8.00
70	70	CVT	voie B	CVTz	4	8.02	
72	10	A	2803	B	72	8.09	
74	16	C	2803	Cz	74	8.14	
76	76	D	2803	Dz	18	8.20	
78	24	A	2807	B	78	8.26	
80	30	C	2807	Cz	80	8.31	
82	82	D	2807	Dz	32	8.37	
84	20	A	2810	B	84	8.44	
86	38	VNS	voie B	VNSz	86	8.45	
88	88	VNS	voie B	VNSz	2	8.48	
90	24	C	2810	Cz	90	8.49	
92	92	A	2810	B	40	8.50	
94		(Annonce relative au parcours B.8 — B.7)					
96	96	C	2810	Cz	42	8.56	
98	46	D	2810	Dz	98	9.03	

9 ES / 66

G. — ART. 141. — Réservé.

H. — CIRCULATION DES TRAINS ET AUTRES PARCOURS, EFFECTUANT DES OPERATIONS EN COURS DE ROUTE ENTRE DEUX GARES VOISINES INTERVENANT DANS LE SERVICE DE BLOCK, OU N'EFFECTUANT PAS LE PARCOURS COMPLET ENTRE CES DEUX GARES.

ART. 142. — Remarques préalables.

— Les dispositions du présent littéra sont applicables dans les conditions et pour les cas prévus au R.G.E. Fasc. 123.20.

— Elles sont indépendantes des mesures de protection particulières à la desserte proprement dite d'une installation intermédiaire (gare privée, raccordement, etc. - Fasc. IV, Tit. III).

— Dans tous les cas où un train ne parcourt pas une section de block de bout en bout soit à voie normale, soit à contre-voie, la section doit être considérée comme non entièrement parcourue.

Sur les lignes équipées du block automatique, on entend par « gare intervenant dans le service de block », toute gare disposant des installations et, au moment où la circulation doit s'effectuer, du personnel nécessaire pour intervenir dans le service du block.

ART. 143. — Circulation à voie normale sans rebroussement vers le point de départ.

1. Block-system.

Section entièrement parcourue.

Les prescriptions du block-system en vigueur en service normal sont d'application.

Section non entièrement parcourue.

L'admission dans la section est subordonnée à l'échange des annonces Am-Bm. Après dégagement de la section, les annonces Dm-Dmz sont échangées.

Novembre 1966

L'annonce Am est toujours émise par le poste commandant l'accès à la section. L'annonce Dm est lancée par le poste de block qui contrôle la libération de la section ou qui en est avisé par un chef de gare.

Les annonces Am-Bm, Dm-Dmz ne sont pas échangées pour les sections locales de block.

2. Pénétration dans les sections.

Section entièrement parcourue.

Le signal de block autorise le passage.

Section non entièrement parcourue.

Lorsque l'entrée dans la section s'effectue à partir d'un signal fixe de block, le signal de manœuvre, s'il existe, autorise le passage. Dans le cas contraire, un ordre de franchissement E.S. 422 est délivré conformément aux dispositions du R.G.S. Fasc. IV, Tit. II et est complété par la mention : « Section de block non entièrement parcourue ».

Si l'entrée dans la section s'effectue à partir d'un signal fixe ou mobile couvrant la sortie d'une installation intermédiaire, le signal fixe autorise le passage ou le signal mobile d'arrêt est remplacé par un signal mobile de passage.

3. Protection des mouvements.

Elle est assurée par les signaux fixes se rapportant à la voie normale. Aucune mesure particulière n'est à prendre.

4. Protection de la gare intervenant dans le service de block vers laquelle le train se dirige.

La protection est assurée par les signaux fixes existants.

ART. 144. — Circulation à contre-voie sans rebroussement vers le point de départ.

1. Block-system.

Le block-system par téléphone est appliqué intégralement entre tous les postes de block en service, dans les mêmes conditions que pour la circulation à voie normale. Toutefois,

Novembre 1966

chaque annonce A-B, Am-Bm doit être précédée des annonces CCV-CCVz qui signifient respectivement : « Circulation à contre-voie » et « Compris votre annonce CCV ».

L'échange des annonces CCV-CCVz impose aux signaleurs des postes intermédiaires soit le placement à l'endroit indiqué par l'I.L. du signal mobile d'arrêt de block prévu, soit l'allumage des signaux fixes de contre-voie, lorsqu'ils existent.

2. Pénétration dans les sections.

Si la signalisation fixe de contre-voie existe, les signaux ne sont pas manœuvrés et donnent l'indication la plus restrictive.

Section entièrement parcourue.

En gare, un ordre de franchissement est délivré pour la circulation à contre-voie :

- avec signaux fixes, si le signal de sortie de la section est un signal fixe de contre-voie;
- sans signaux fixes, dans le cas contraire.

Aux postes intermédiaires, il est procédé comme en gare lorsque le poste est équipé de signaux fixes de contre-voie; dans le cas contraire, le signal mobile d'arrêt de block est :

- enlevé et remplacé par le signal mobile de passage si le signal de sortie de la section est un signal mobile;
- déplacé en dehors de la voie et franchi après délivrance d'un E.S. 422 pour circulation à contre-voie avec signaux fixes si le signal de sortie de la section est un signal fixe de contre-voie.

Section non entièrement parcourue.

Dans tous les cas, un ordre de franchissement du signal fixe ou mobile doit être délivré pour la circulation à contre-voie, avec ou sans signaux fixes selon le cas, et complété par la mention : « Section de block non entièrement parcourue ».

3. Protection des mouvements.

La protection des mouvements est assurée de la même façon, que la partie de ligne comprise entre les deux gares voisines intervenant dans le service de block soit entièrement parcourue ou non :

— A la gare vers laquelle le train se dirige elle est réalisée par l'immobilisation en position normale des leviers de signaux de block donnant accès à cette voie ou des leviers d'itinéraires correspondants.

— A la gare de départ, elle résulte de l'interdiction d'expédier deux trains à contre-voie (R.G.E. Fasc. 123.20).

Dans les postes intermédiaires, elle est assurée par signal fixe de contre-voie ou signal mobile d'arrêt de block.

En gare, les leviers sont immobilisés par le chef de gare ou sur son ordre. Dans les postes intermédiaires, le placement des signaux mobiles s'effectue conformément aux dispositions de l'I.L.

4. Protection de la gare vers laquelle le train se dirige.

La protection est assurée à l'intervention du chef de gare.

1° Si la signalisation de contre-voie existe; par l'allumage du feu rouge clignotant du signal d'entrée. Toute manœuvre sur la voie est interdite dès ce moment si elle ne peut être limitée par signal fixe ou mobile avant d'avoir atteint le signal d'entrée.

2° Si la signalisation de contre-voie n'existe pas, par le placement d'un signal mobile d'arrêt appuyé d'un pétard dans la voie principale occupée par le train, à 200 m au moins du point extrême que pourraient atteindre les manœuvres au départ de la gare ou, en l'absence de manœuvres, à 200 m du premier point dangereux.

Lorsque les signaux de nuit sont de rigueur, ce signal mobile d'arrêt est constitué par deux lanternes adossées présentant le feu rouge.

L'entrée en gare est autorisée dans le cas 1° par formulaire E.S. 422, dans le cas 2° par présentation du signal mobile jaune.

ART. 145. — Circulation à voie normale (ou à contre-voie) avec rebroussement vers le point de départ.

1. Block-system.

Les prescriptions relatives au block-system prévues ci-dessus pour une circulation à voie normale et pour une circulation à

contre-voie sont d'application selon le sens de marche pour le mouvement de départ et pour le mouvement de rebroussement.

Toutefois, dans la section de block non entièrement parcourue, le mouvement de rebroussement s'effectue sans annonce de block et sous le couvert des annonces Am-Bm (ou CCV-CCVz, Am-Bm) échangées pour l'admission dans la section.

2. Pénétration dans les sections.

Les dispositions reprises aux art. 143-2 et 144-2 ci-avant sont d'application suivant le sens du mouvement.

3. Protection des mouvements et protection des gares intervenant dans le service de block.

Départ à voie normale et retour à contre-voie.

A la gare de départ, la protection des mouvements est assurée immédiatement après l'expédition du train par immobilisation en position normale des leviers de signaux de block donnant accès à la voie principale occupée ou des leviers d'itinéraires correspondants.

La protection contre le retour du train est réalisée par l'allumage du feu rouge clignotant du signal de contre-voie, s'il existe, ou par le placement d'un signal mobile d'arrêt à 50 m du premier point dangereux.

Départ à contre-voie et retour à voie normale.

A la gare commandant l'accès à voie normale de la voie qui sera occupée, la protection des mouvements est assurée par l'immobilisation en position normale des leviers de signaux de block donnant accès à cette voie ou des leviers d'itinéraire correspondants.

La protection de cette gare est assurée par l'allumage du feu rouge clignotant du signal de contre-voie, s'il existe, ou par le placement d'un signal mobile d'arrêt à 200 m du premier point dangereux.

A la gare de départ, la protection du mouvement résulte de l'interdiction d'expédier deux trains à contre-voie.

La protection de cette gare contre le retour du train à voie normale est assurée par les signaux fixes d'entrée. En l'absence de signaux fixes, elle est assurée par un signal mobile d'arrêt appuyé par un pétard, et placé à 50 m du premier point dangereux.

4. Protection des P.N. gardés rencontrés par le train dans la section non entièrement parcourue.

En complément des mesures prévues au R.G.S., Fasc. VI, Tit. III, pour les trains de la route, un signal mobile d'arrêt, appuyé d'un pétard, est placé immédiatement après passage du train au P.N. lors du mouvement « aller ». Ce signal mobile (à 100-50 m du P.N.) protège celui-ci contre le mouvement de rebroussement et autorise entretemps l'ouverture des barrières. Il est remplacé par un signal mobile de passage après fermeture des barrières lors du rebroussement.

ART. 146. — Libération ou occupation de la voie principale à partir d'une installation intermédiaire.

Les dispositions à prendre en vue de signifier la libération ou d'autoriser la réoccupation de la voie principale sont du ressort des chefs de gare.

Les signaleurs intéressés par ces opérations sont informés par télégramme de la libération ou de la réoccupation de la voie principale afin de leur permettre d'échanger les annonces Dm-Dmz ou Am-Bm (ou CCV-CCVz, Am-Bm) suivant le cas.

ART. 147. — Franchissement des points dangereux en cas de circulation à contre-voie.

1. Aiguillages, traversées et ponts mobiles.

a) Trains expédiés à contre-voie au départ d'une gare.

Dès qu'ils sont informés de l'exécution du mouvement, les signaleurs des postes intermédiaires prennent les mesures de sécurité définies aux chiffres 88. a) et 88. b) de leur I.L. et en confirment l'exécution au chef de gare qui les a informés.

b) Trains rebroussant à contre-voie après un parcours à voie normale.

Dès qu'ils sont informés de l'exécution du mouvement, les signaleurs des postes intermédiaires prennent les mesures de sécurité définies au chiffre 88. a) de leur I.L. et en confirment l'exécution.

Dès que le train a dépassé leur poste pendant son parcours à voie normale, ils prennent d'office les mesures définies au chiffre 88. b) de leur I.L.

2. P.N. gardés.

Les P.N. doivent être avisés par annonces impératives conformément au R.G.S., Fasc. VI, Tit. III.

3. P.N. à signalisation routière automatique.

a) Train ou autre parcours desservant des installations intermédiaires.

L'appareillage BSR ne pouvant intervenir que dans les cas d'exploitation à voie unique, l'adaptation des zones d'annonce se réalise :

- dans les postes équipés du BSR, à l'aide d'un dispositif identifié « CCV »;
- dans les autres postes, à l'aide du commutateur identifié « P.N. ».

L'adaptation des zones d'annonce doit être réalisée :

- pour les circulations à contre-voie sans rebroussement vers le point de départ, après échange des annonces CCV-CCVz;
- pour tout rebroussement s'effectuant dans une section qui n'a pas été entièrement parcourue, à la demande de l'agent chargé de la surveillance des opérations à l'installation intermédiaire, avant rebroussement.

La réadaptation des zones d'annonce pour la circulation à voie normale s'effectue d'office après échange des annonces D-Dz ou Dm-Dmz, relatives à toute circulation à contre-voie, sauf dans le cas où cette réadaptation doit s'effectuer à la demande de l'agent E précité pour un parcours devant rebrousser.

Tout agent qualifié qui, par l'ouverture d'un signal fixe, la présentation d'un signal mobile ou la délivrance d'un E.S. 422, autorise une telle circulation vers le P.N. doit être assuré de l'adaptation correcte des zones d'annonce intéressées. A défaut d'indication de contrôle, l'adaptation des zones d'annonce doit lui être confirmée par télégramme.

Lorsque cette confirmation ne peut-être donnée, un E.S. 379 est remis au machiniste pour le P.N. intéressé.

b) Train ou autre parcours ne desservant pas d'installation intermédiaire.

Les dispositions du littéra a) précédent sont d'application sauf en ce qui concerne l'adaptation des zones d'annonce pour les rebroussements s'effectuant dans une section qui n'a pas été entièrement parcourue.

Dans ce dernier cas, lors de la pénétration dans la section qui sera incomplètement parcourue, un E.S. 379 est délivré pour chacun des P.N. compris dans la section, par le chef de gare, en gare, par le signaleur aux postes de pleine voie.

Chaque E.S. 379 est complété par la mention « valable pour le rebroussement » et est visé au préalable par l'agent d'escorte si le rebroussement doit s'effectuer locomotive en queue.

ART. 148. — Cas particuliers.

a) Bifurcation de pleine voie.

L'I.L. des postes de block des bifurcations de pleine voie doit stipuler sous chiffre 42 du chapitre 4 (Desserte des raccordements et circulation des trains opérant entre deux gares voisines intervenant dans le service de block) les mesures de sécurité particulières imposées par la situation des lieux et la nature des mouvements autorisés.

b) Situations transitoires.

L'I.L. prévoit sous le même chiffre 42, les mesures à prendre compte tenu des sécurité matérielles qui seraient éventuellement réalisées à titre transitoire.

~~s'agit d'un train de la route, ces mesures seront spécifiées dans l'avis de mise en marche.~~

I. — MISE HORS SERVICE TEMPORAIRE D'UN POSTE DE BLOCK INTERMEDIAIRE.

ART. 149. — Appareils complémentaires indispensables.

Un poste susceptible d'être mis temporairement hors service doit être muni des appareils complémentaires ci-après :

- une boîte à brisure à 2 clefs permettant de relier directement les lignes téléphoniques des 2 postes voisins ;
- une fiche supplémentaire permettant de contrôler du poste que la communication est bien établie entre les postes voisins.

ART. 150. — Opérations à effectuer pour mettre un poste temporairement hors service.

Ex. : Poste 2 de la fig. 29.

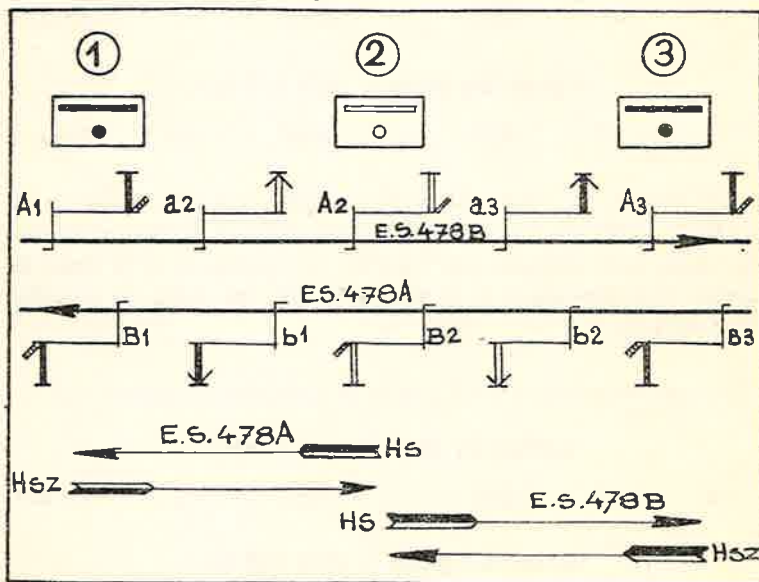


Fig. 29.

L'instruction locale du poste 2 doit indiquer l'heure à partir de laquelle le poste peut être mis hors service.

1^{er} cas : Il ne circule aucun train dans les sections 1 - 2 et 2 - 3 au moment de la mise hors service.

Le poste 2 envoie successivement aux postes voisins 1 et 3, l'annonce **HS** pour leur faire savoir qu'il va se mettre hors circuit.

Les postes 1 et 3 accusent réception de cette annonce par l'annonce **HSz**.

La communication faite par le poste 2 au poste 1, ainsi que son accusé de réception, sont inscrits par chacun des postes 1 et 2 **dans le carnet correspondant à la voie affectée au sens de marche de 2 vers 1.**

Les carnets de ces deux postes se présentent donc comme suit :

Carnet du poste 2 (ES 478 A) :

27	27	HS	HSz	73	18,4
----	----	----	-----	----	------

Carnet du poste 1 (ES 478 A) :

73	27	HS	HSz	73	18,4
----	----	----	-----	----	------

De même, la communication faite par le poste 2 au poste 3 ainsi que l'accusé de réception de cette communication, sont inscrits par chacun des postes 2 et 3 **dans le carnet correspondant à la voie affectée au sens de marche de 2 vers 3.**

Les carnets de ces deux postes se présentent comme suit :

Carnet du poste 2 (ES 478B) :

32	32	HS	HSz	44	18,4
----	----	----	-----	----	------

Carnet du poste 3 (ES 478 B) :

44	32	HS	HSz	44	18,4
----	----	----	-----	----	------

Le poste 2 manœuvre alors les clefs réalisant la liaison téléphonique directe entre les postes 1 et 3.

Il vérifie si cette liaison est bien établie.

Il ouvre ensuite les signaux de block de son poste.

Pour le passage du premier train et des suivants, dans chaque sens de marche, **après mise hors circuit du poste 2**, les postes 1 et 3 échangent et inscrivent toutes les annonces habituelles prévues par les instructions comme si le poste 2 n'existait pas, et cela jusqu'à remise en circuit de ce dernier.

2° cas (fig. 30) : A l'heure fixée par l'instruction locale pour la mise hors service, un train est engagé dans la section 2-3 (sens de marche 1-2-3).

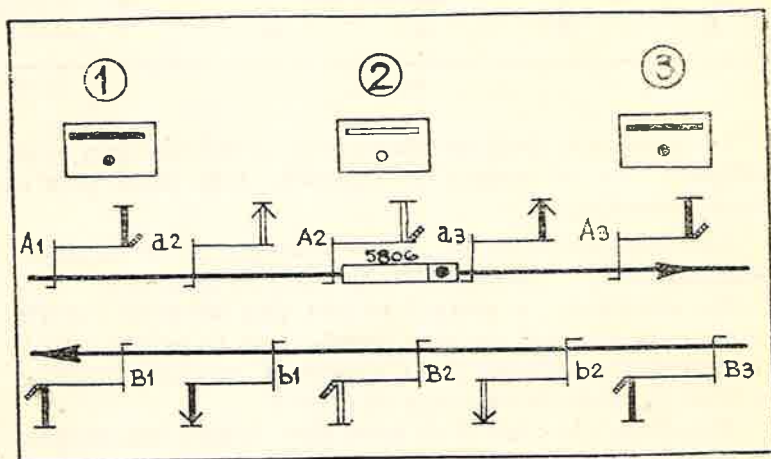


Fig. 30.

Aussitôt que le poste 2 a échangé les annonces **C** et **Cz** avec le poste 3, il se met hors service comme dans le premier cas.

Les annonces **D** et **Dz** relatives au train engagé sont échangées entre 3 et 1 après arrivée de ce train au poste 3.

On agira de même si, pour le sens de marche 3-2-1, un train est engagé dans la section 2-1.

3^e cas (fig. 31) : A l'heure fixée par l'instruction locale pour la mise hors service, un train est engagé dans la section 1-2. (sens de marche 1-2-3).

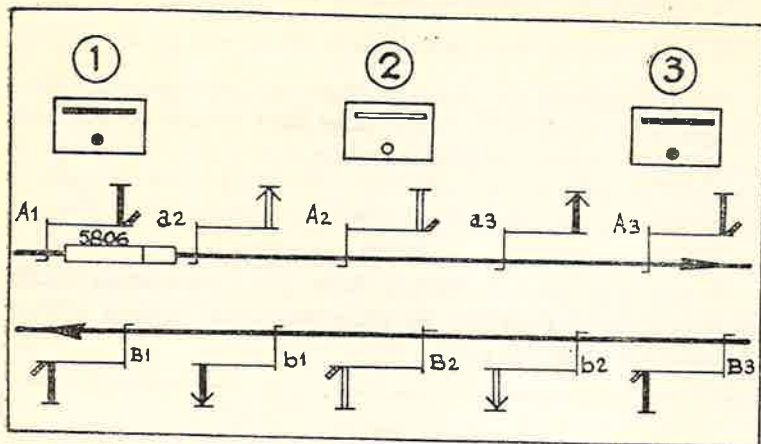


Fig. 31.

Le poste 2 ne peut se mettre hors service qu'après avoir échangé avec le poste 3 les annonces **A-B**, **C-Cz** pour le train considéré.

Les annonces **D** et **Dz** sont à échanger entre les postes extrêmes 3 et 1, après arrivée du train au poste 3.

En attendant, le poste 2 ne doit plus autoriser l'entrée d'un train circulant en sens inverse dans la section 3-2. Il répond éventuellement par l'annonce **X** (section occupée), à toute demande de déblocage du poste 3.

Toutefois, s'il s'agit d'un train dont l'expédition ne peut être retardée, le poste 2 devra l'accepter et l'heure de mise hors service sera retardée jusqu'après passage de ce train au poste 2 et échange des annonces **C-Cz** entre les postes 2 et 1.

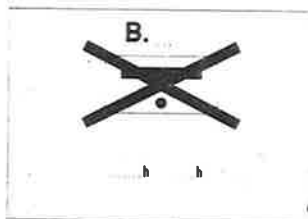
Le poste 2 n'échangera pas les annonces **D-Dz** avec le poste 3.

Celles-ci seront échangées entre 1 et 3 après l'arrivée de ce train au poste 1.

On agira de même si, pour le sens de marche 3-2-1, un train est engagé dans la section 3-2.

ART. 151. — Pancarte à apposer.

Au moment de quitter le poste mis temporairement hors service, le desservant appose, à l'endroit prescrit à l'instruction locale, la pancarte mentionnant la mise hors service du poste :



La pancarte indique au conducteur, au cas où, pour une cause fortuite, le signal de ce poste est fermé ou éteint, qu'il peut le franchir sans autre formalité que de vérifier qu'il s'agit bien d'un poste hors service.

J. — REMISE EN SERVICE D'UN POSTE DE BLOCK INTERMEDIAIRE.

ART. 152. — Opérations à effectuer pour remettre le poste 2 en service (fig. 32).

A l'heure fixée par l'instruction locale, l'agent du poste 2 :

- enlève l'écrêteau mentionnant la mise hors service;
- replace en position normale les clefs de la boîte à brisures, ce qui lui permet de reprendre la communication téléphonique établie directement entre les postes 3 en 1 lors de la mise hors service;
- envoie ensuite, successivement aux postes voisins 1 et 3 l'annonce « **RS** » pour leur faire savoir qu'il va reprendre son service.

Les postes 1 et 3 accusent réception de cette communication par l'annonce « **RSz** ».

La communication que le poste 2 fait au poste 1, ainsi que son accusé de réception, sont inscrits par les deux postes 2 et 1 dans le carnet correspondant à la voie affectée au sens de marche de 2 vers 1.

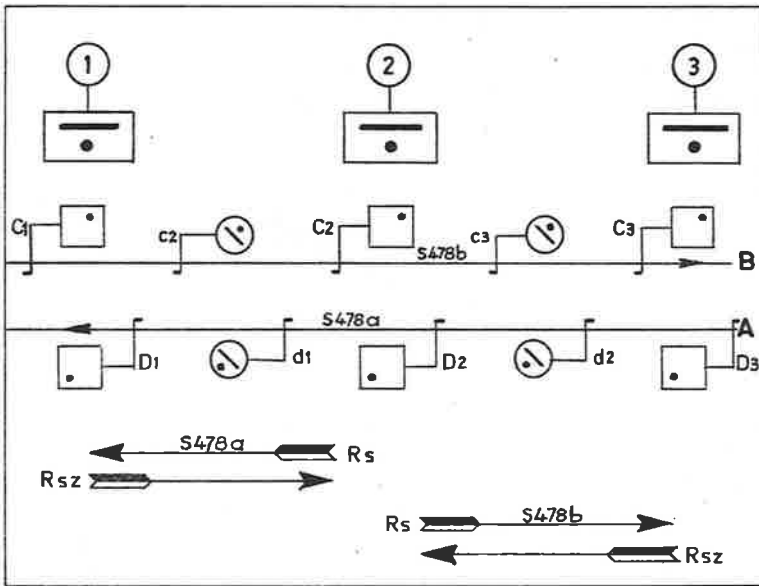


Fig. 32

Les carnets des deux postes se présentent comme suit :

Carnet du poste 2 (S 478a) :

29	29	RS	RSz	23	7.07
----	----	----	-----	----	------

Carnet du poste 1 (S 478a) :

23	29	RS	RSz	23	7.07
----	----	----	-----	----	------

De même, la communication que le poste 2 fait au poste 3, ainsi que son accusé de réception, sont inscrits par chacun des deux postes 2 et 3, dans le carnet correspondant à la voie affectée au sens de marche de 2 vers 3.

Les carnets des deux postes se présentent donc comme suit :

Carnet du poste 2 (S 478b) :

34	34	RS	RSz	18	7.08
----	----	----	-----	----	------

Carnet du poste 3 (S 478b) :

18	34	RS	RSz	18	7.08
----	----	----	-----	----	------

L'agent du poste 2 demande ensuite à son collègue du poste 1 si, au moment de la reprise de service, aucun train se dirigeant vers le poste 3 n'est engagé dans la section 1-3 et si aucun déblocage ne lui a été transmis pour un train devant engager la section 1-3.

L'agent du poste 2 demande de même à son collègue du poste 3 si, au moment de la reprise de service, aucun train se dirigeant vers le poste 1, n'est engagé dans la section 3-1 et si aucun déblocage ne lui a été transmis pour un train devant engager cette section.

1^{er} cas : Aucun train n'est engagé dans l'une ou l'autre des sections 1-3 et 3-1 et aucun déblocage n'a été transmis aux postes 1 ou 3 pour un train devant engager l'une de ces sections.

L'agent du poste 2 referme ses signaux de block. Il joue, **pour le premier train arrivant**, le rôle d'intermédiaire entre les agents des postes 1 et 3, pour l'obtention du déblocage téléphonique.

A la demande réglementaire de déblocage **A** du poste 1, le poste 2 répond **Az** (fig. 33), puis il transmet cette demande au poste 3 sous la même forme **A**. Le poste 3 y répond par la lettre **B** autorisant l'entrée en section — celle-ci étant libre — et le poste 2 retransmet cette communication **B** au poste 1 qui accuse réception sous la forme **Bz**.

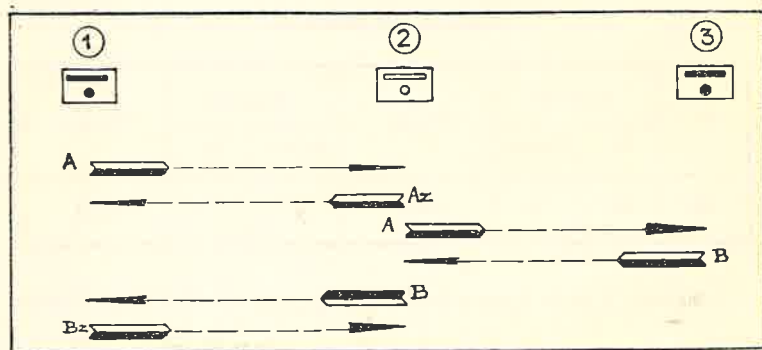


Fig. 33.

Toutes les annonces téléphoniques sont consignées aux carnets de block des trois postes relatifs au sens de circulation du train (1-2-3 dans le cas considéré).

Ces carnets se présentent donc comme suit :

Carnets du poste 1 :

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
24	24	A	1806	Az	36	7.10
26	40	B	1806	Bz	26	7.10

Carnet du poste 2 :

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
36	24	A	1806	Az	36	7.11
38	38	A	1806	B	20	7.10
40	40	B	1806	Bz	26	7.11

Carnet du poste 3 :

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
20	38	A	1806	B	20	7.10

Le poste 2 peut alors ouvrir les signaux de block intéressés.

Après passage du train 1806 au poste 1, les postes 1 et 2 échantent les annonces **C** et **Cz**.

L'agent du poste 2 reprend alors son service normal pour les trains circulant du poste 1 vers les postes 2 et 3, y compris l'annonce **D** pour le train 1806.

Il agit de même pour la remise en service normal pour les trains circulant du poste 3 vers les postes 2 et 1.

2° cas : Un train est engagé dans la section 1-3 dans un sens ou dans l'autre, ou un déblocage a été transmis pour un tel train :

a) Le train n'est pas encore passé au poste 1 ou bien il est déjà passé à ce poste, mais n'est pas encore mis en section (annonce C).

L'agent du poste 2 procède de la manière indiquée ci-après :

- il maintient ouverts les signaux pour le train attendu;
- lorsque le poste 1 lance l'annonce **C**, il en accuse réception par l'annonce **Cz**;
- après le passage du train et fermeture des signaux, il continue la série des annonces et inscriptions normales, pour le train en question : **D** avec le poste d'amont 1; **C** et **D** avec le poste d'aval 3.

Pour les trains suivants, il procède conformément aux prescriptions normales du block-system.

Il en est de même des postes voisins 1 et 3 qui correspondent dorénavant avec le poste intermédiaire 2 au lieu de correspondre directement entre eux.

b) Le train est mis en section par le poste d'amont 1, mais n'est pas encore passé au poste 2.

Le poste 2 procède comme au litt. a) ci-dessus, sauf, évidemment, en ce qui concerne les annonces **C** et **Cz** déjà échangées entre les postes 1 et 3.

c) Le train a été mis en section par le poste d'amont et est déjà passé au poste 2.

Le poste 2 maintient ouverts les signaux pour le train engagé. Il ne les referme qu'après avoir reçu l'annonce **D** du poste d'aval et en avoir accusé réception par la réponse **Dz**; ensuite il transmet cette annonce **D** au poste d'amont qui en accuse réception.

Toutes ces annonces ainsi que leurs réponses sont évidemment inscrites dans les carnets des postes intéressés.

Le poste 2 agit de même pour la remise en service normal pour les trains circulant du poste 3 vers les postes 2 et 1.

3^e cas : Le service à voie unique est instauré sur voie A (ou B).

L'agent du poste 2 qui est informé, par le chef de gare désigné de l'obstruction de la voie B (ou A) et de l'instauration du service à voie unique (E 934) transmet alors à ce chef de gare le télégramme « mesures de sécurité pour circulation à voie unique voie A (ou B) réalisées ».

Si à ce moment :

- le sens de circulation, à contre-voie est bloqué, le poste 2 applique les prescriptions prévues au 1^{er} ou au 2^e cas ci-avant;
- le sens de circulation à voie normale est bloqué, le poste 2 sert uniquement d'intermédiaire pour l'échange des annonces du ou des trains circulant à contre-voie. Il reprend les opérations normales de block après l'inversion du sens de circulation.

Cas particuliers.

ART. 153. — a) Le poste 2 est un poste de bifurcation.

La mise hors service et la remise en service de ce poste se font de la façon habituelle.

L'heure de la remise en service doit être choisie de manière que le premier train en passage, dans un sens ou dans l'autre, soit un train circulant entre les postes 1 et 3 de la ligne maintenue constamment en service.

Par suite de circonstances spéciales, le premier train qui se présente peut être un train parcourant la ligne secondaire non exploitée pendant la mise hors service temporaire du poste.

L'agent de ce poste doit, dans ce cas :

- fermer les signaux du tronçon de ligne maintenu en service;
- si ces signaux sont pourvus d'enclenchements de fin d'itinéraire (pédale de fin d'itinéraire), il doit procéder au déplombage des appareils en vue de la modification de l'itinéraire; à cet effet, il respecte les prescriptions réglementaires relatives aux déplombages;
- modifier l'itinéraire en respectant éventuellement les délais imposés par les prescriptions relatives à la manœuvre des signaux.

b) **Aiguillages pris en pointe en voies principales.**

Si le poste de block mis temporairement hors service, manœuvre des aiguillages pris en pointe en voie principale, ceux-ci sont immobilisés dans la position voulue par le dispositif de mise hors service (plan 16-53) muni d'une serrure d'enclenchement.

K. — OCCUPATION PROLONGEE D'UNE SECTION DE BLOCK.

ART. 154. — Cas d'utilisation des annonces F et Fz.

Ces annonces sont utilisées dans les deux cas ci-après :

1^{er} cas. — Dès qu'un train est arrêté exceptionnellement devant un signal se trouvant à l'extrémité d'une section de block depuis 5 minutes au moins, le signaleur attire par téléphone l'attention du poste précédent en lui donnant l'annonce **F**, dont il est accusé réception par l'annonce **Fz**.

2^e cas. — Lorsque, après avoir reçu l'annonce d'entrée en section d'un train, un signaleur ne voit pas arriver ce train après un délai correspondant au double du temps normal d'occupation de la section d'amont; il attire l'attention du poste précédent en lui donnant l'annonce **F**, dont il est accusé réception par l'annonce **Fz**.

Dans les deux cas ci-dessus, le signaleur répète ensuite l'annonce **F** de 10 en 10 minutes, jusqu'au moment où il peut donner l'annonce **D** pour le train envisagé.

ART. 155. — Inscription de ces annonces.

Ces annonces **F** et **Fz**, suivies de l'indication de l'heure à laquelle l'accusé de réception a été donné, sont inscrites dans le carnet de block de chacun des postes, sous la forme suivante :

Carnet du poste 9 (ES 478 A) (voir fig. 34) :

43 43 F 5615 Fz 87 8,36 .

Carnet du poste 10 (ES 478 A) (voir fig. 34) :

87 43 F 5615 Fz 87 8,36

ART. 156. — **Prescriptions complémentaires.**

Après l'échange des annonces **F** et **Fz**, le signaleur du poste précédent doit maintenir son signal de block en position fermée et munir le levier de ce signal du dispositif d'immobilisation prévu à cet effet.

Cet appareil ne peut être enlevé qu'après l'échange, avec le poste suivant, des annonces **D** et **Dz**, relatives au train ayant donné lieu à l'annonce **F**.

Le signaleur du poste précédent placera également ce dispositif d'office (c'est-à-dire sans attendre l'annonce **F**), dès qu'il apprend ou constate que l'annonce **D** pour un train ne lui sera pas donnée dans un délai normal.

ART. 157. — **Exemples d'application.**

1^{er} cas (fig. 34) : Le train 5615 est arrêté depuis 5 minutes devant le signal de block **B**₉.

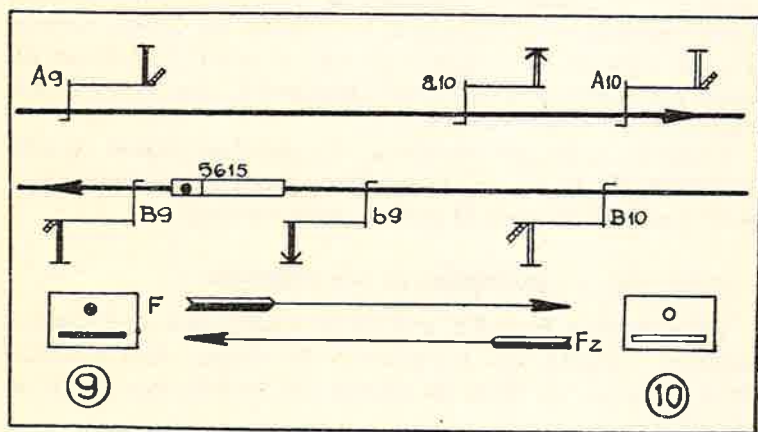


Fig. 34.

Après la réception de l'annonce **F**, le signaleur du poste de block 10 place un dispositif d'immobilisation sur le levier du signal **B**₁₀ en position normale.

2° cas (fig. 35) : Après réception de l'annonce **C** du block 9 pour le train 124, le signaleur du block 10 ne voit pas arriver ce train après un délai correspondant au double du temps normal d'occupation de la section.

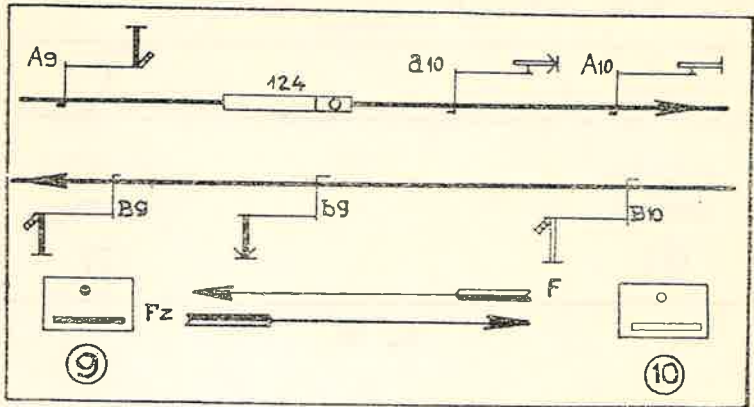


Fig. 35.

Dans ce cas, et après réception de l'annonce **F**, le signaleur du poste de block 9 place un dispositif d'immobilisation sur le levier du signal A_9 , en position normale.

L. — REPETITION DES SIGNAUX ~~D'ARRÊT~~ DE BLOCK PAR DES SIGNAUX, JOUANT LE ROLE D'AVERTISSEURS, MANŒUVRES D'UN AUTRE POSTE.

ART. 158. — Cas d'application.

Ces cas se présentent :

- dans les gares intermédiaires dont les signaux d'entrée sont manœuvrés par un poste de block différent de celui qui commande les signaux de sortie, lorsque le signal de sortie n'est pas répété par un avertisseur distinct (fig. 36) ;

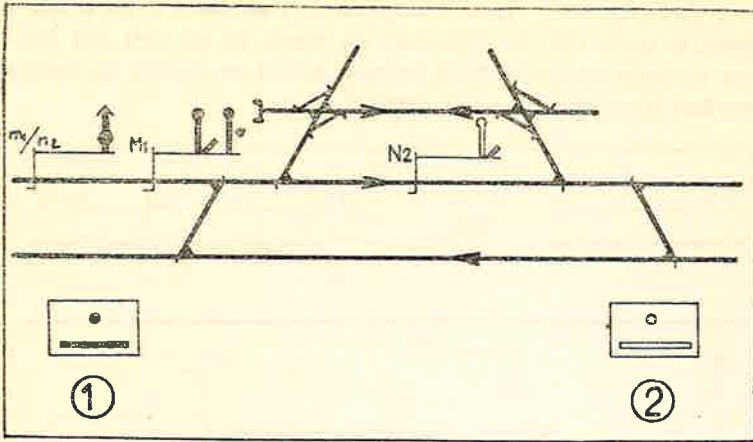


Fig. 36.

— dans les gares intermédiaires dont le signal de block de sortie est manœuvré d'un poste différent de celui qui manœuvre le signal avertisseur répétant le signal de block (fig. 37) ; ce cas peut aussi se présenter entre postes de pleine voie ;

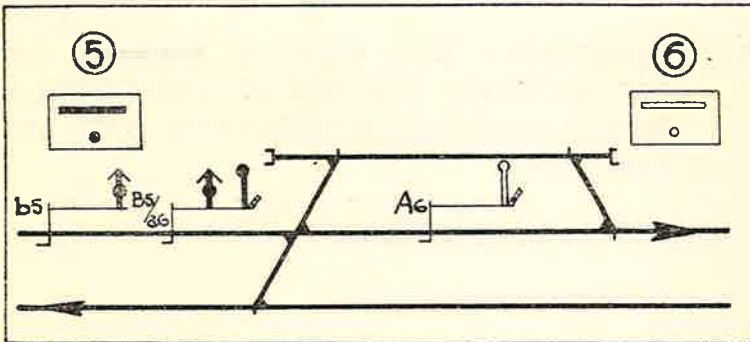


Fig. 37.

— quand un train direct doit passer par une voie de réception pourvue de la signalisation à deux positions (fig. 38) .

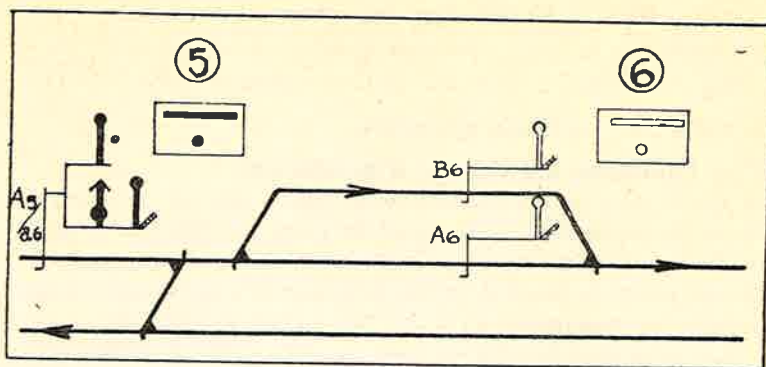


Fig. 38.

ART. 159. — **Moyens employés.**

La sécurité est assurée de deux manières différentes :

a) **Utilisation de champs d'autorisation.**

La manœuvre des signaux répétant le signal de block de sortie, est subordonnée à l'octroi d'une autorisation matérialisée par un récepteur d'autorisation RA.

Le poste de sortie actionnant le signal d'arrêt de block, est muni d'un transmetteur d'autorisation TA dont la manœuvre n'est possible qu'après l'ouverture du signal de block.

Les enclenchements nécessaires sont réalisés à distance entre les leviers du signal d'arrêt et du signal avertisseur.

De plus, un désengageur électrique, dont le fonctionnement dépend de la position du signal répété, est placé au signal avertisseur.

b) **Utilisation d'annonces relatives aux répétitions de l'espèce.**

La sécurité n'est assurée dans ce cas que par l'échange des annonces **S** et **Sz** ; elles ne sont appliquées que lorsqu'il n'existe pas de dispositif pour matérialiser l'enclenchement à distance entre les leviers du signal d'arrêt et du signal avertisseur.

Un désengageur électrique existe néanmoins dans la connexion de la palette avertisseur.

ART. 160. — **Signification des annonces S et Sz.**

L'annonce **S** signifie : « Signal de sortie ouvert ».

L'annonce **Sz** signifie : « Compris, signal de sortie ouvert. »

ART. 161. — **Mode opératoire.**

a) **Utilisation des champs d'autorisation.**

Après avoir reçu l'annonce **B** du poste suivant, le poste de block de sortie ouvre son signal de block ; il actionne ensuite le TA en relation avec ce signal de block ; de ce fait, le RA du poste de block d'entrée de la gare est débloqué, ce qui permet la manœuvre du levier du signal avertisseur.

Les annonces **S** et **Sz** ne sont pas échangées, toutefois elles doivent être immédiatement appliquées en cas de dérangement dans le circuit des champs d'autorisation. *ou de dépannage de ces champs*

Après le passage du train, la palette avertisseur doit être refermée et le blocage du champ d'autorisation RA doit être effectué immédiatement.

b) **Utilisation des annonces S et Sz.**

Dans ce cas, le poste manœuvrant le signal répété échange avec le poste précédent, les annonces **S** et **Sz** après avoir ouvert le signal de block de sortie.

Le poste de block manœuvrant le signal avertisseur peut alors procéder à l'ouverture de celui-ci.

ART. 162. — **Exemples d'application.**

a) **Signal de block de sortie non répété ou répété à une distance insuffisante lorsqu'aucun dispositif n'existe pour matérialiser l'obligation d'ouvrir le signal de sortie avant d'ouvrir le signal d'entrée et son avertisseur (fig. 39).**

La sécurité exige que l'avertisseur m_1/n_2 précédant le signal de couverture M_1 ne puisse être ouvert que si les signaux M_1 et N_2 ont été tous deux **ouverts préalablement.**

Lorsqu'il n'existe pas de dispositif pour matérialiser cet enclenchement, les prescriptions suivantes sont d'application :

Pour l'admission d'un train en gare, le signaleur du poste 1, après réception de l'annonce **B** (section libre pour train n°.....) ne peut ouvrir le signal avertisseur m_1/n_2 qu'après avoir reçu de son collègue du poste 2, la communication **supplémentaire** suivante :

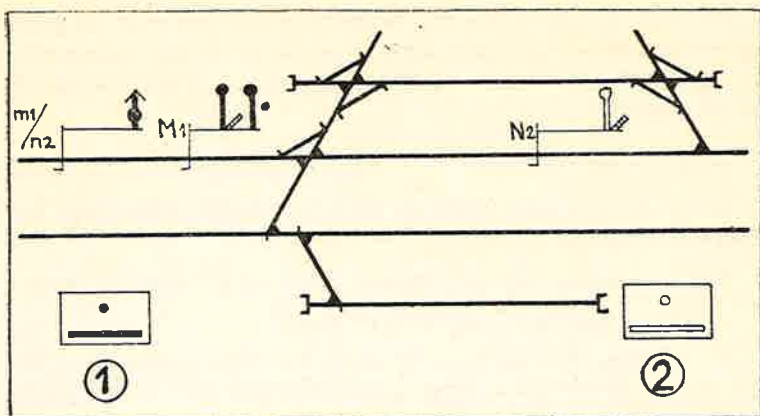


Fig. 39.

« Signal de sortie ouvert » (annonce **S**).

Il en est accusé réception par l'annonce **Sz**.

Les annonces **S** et **Sz** doivent être inscrites de la façon ordinaire dans les carnets de block.

Le signaleur du poste 2 ne peut lancer l'annonce **S** qu'après avoir reçu le déblocage du poste suivant et avoir ouvert le signal **N₂**.

b) **Signal avertisseur manœuvré d'un poste différent de celui qui manœuvre le signal d'arrêt qu'il répète et dont la manœuvre n'est pas subordonnée au déblocage d'un champ d'autorisation** (fig. 40).

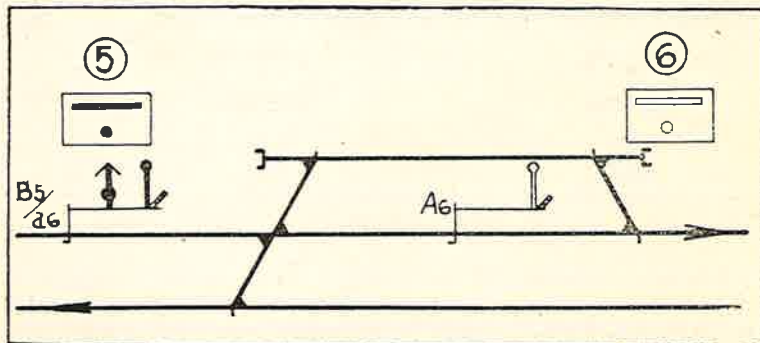


Fig. 40.

Dans ce cas, le poste qui manœuvre l'avertisseur ne peut ouvrir ce signal, qu'après avoir reçu du poste qui manœuvre le signal d'arrêt, l'annonce **S** signifiant que ce dernier signal a été ouvert.

Il en est accusé réception par l'annonce **Sz**.

Ces annonces sont inscrites de la façon ordinaire dans les carnets de block.

Les opérations doivent donc se faire dans l'ordre suivant :

- ouverture du signal d'arrêt absolu ;
- échange de l'annonce **S** entre les deux postes avec accusé de réception **Sz** et inscription aux carnets de block ;
- ouverture de l'avertisseur.

c) **Signal avertisseur manœuvré d'un poste différent de celui qui manœuvre le signal de direction qu'il répète et dont la manœuvre n'est pas subordonnée au déblocage d'un champ d'autorisation** (fig. 41).

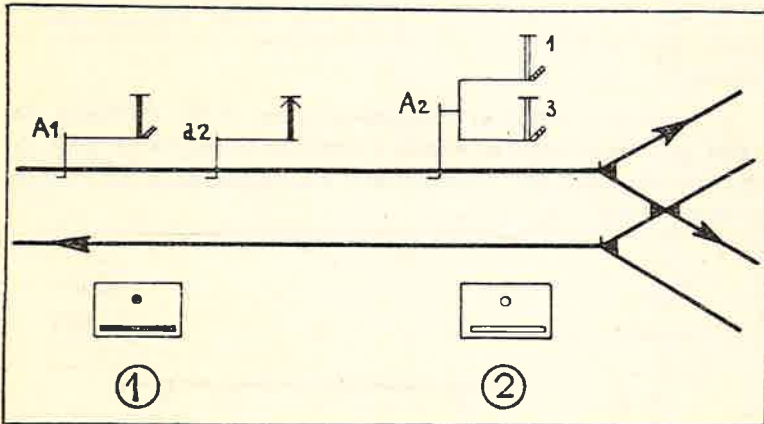


Fig. 41.

Lorsque l'annonce **S** peut, entre deux postes, s'appliquer à plusieurs signaux, la lettre **S** doit être suivie de l'indicatif de la palette d'arrêt absolu dont l'ouverture conditionne l'ouverture de signaux manœuvrés par le poste précédent.

Les annonces à échanger dans ce cas s'inscrivent aux carnets de block sous la forme ci-après :

Carnet du block 2 :

30	30	SA ³	3342	S _{1z} A ³	42	8,50
----	----	-----------------	------	--------------------------------	----	------

Carnet du block 1 :

42	30	SA ³	3342	S _{1z} A ³	42	8,50
----	----	-----------------	------	--------------------------------	----	------

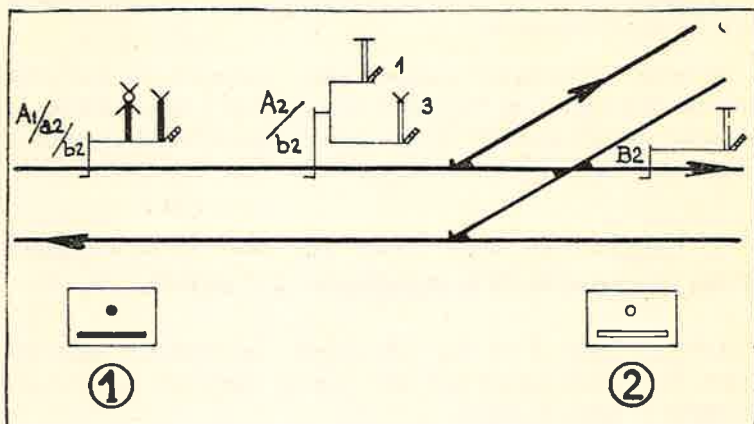


Fig. 42.

Il est parfois nécessaire de préciser la position à occuper par l'avertisseur. Dans ce cas, l'instruction locale du poste qui manœuvre le signal avertisseur mentionne l'indice à affecter à la lettre **S** pour chacune des positions du signal avertisseur (**S**₁ autorise à ouvrir l'avertisseur à 45°; **S**₂ autorise à ouvrir l'avertisseur à 90°, etc...).

Si, par exemple (fig. 42), A₂³ est ouvert à 45° et B₂ est fermé, les annonces à échanger se présenteront comme suit aux carnets de block :

Carnet du block 2 :

30	30	S ₁ A ³	3342	S _{1z} A ³	42	8,50
----	----	-------------------------------	------	--------------------------------	----	------

Carnet du block 1 :

42	30	S ₁ A ³	3342	S _{1z} A ³	42	8,50
----	----	-------------------------------	------	--------------------------------	----	------

L'avertisseur étant muni de désengageurs, la réception de ces annonces est confirmée par la couleur des voyants indicateurs établis dans la cabine qui manœuvre l'avertisseur (un voyant passant du rouge au blanc correspond à l'autorisation d'ouvrir l'avertisseur à 45°; deux voyants passant du rouge au blanc correspondent à l'autorisation d'ouvrir l'avertisseur à 90°).

Le poste qui manœuvre l'avertisseur doit contrôler s'il y a concordance entre la couleur des voyants et les annonces **S** qui lui sont transmises.

Si cette concordance n'existe pas, l'avertisseur doit être maintenu en position fermée et le signaleur a pour devoir de signaler immédiatement ce fait, comme pour un dérangement aux autres appareils de sécurité.

d) Passage d'un train direct par une voie de réception d'une gare pourvue de la signalisation à 2 positions (fig. 43).

Les annonces **S** et **Sz** s'échangent également quand un train direct doit passer par une voie de réception pourvue de signaux à deux positions.

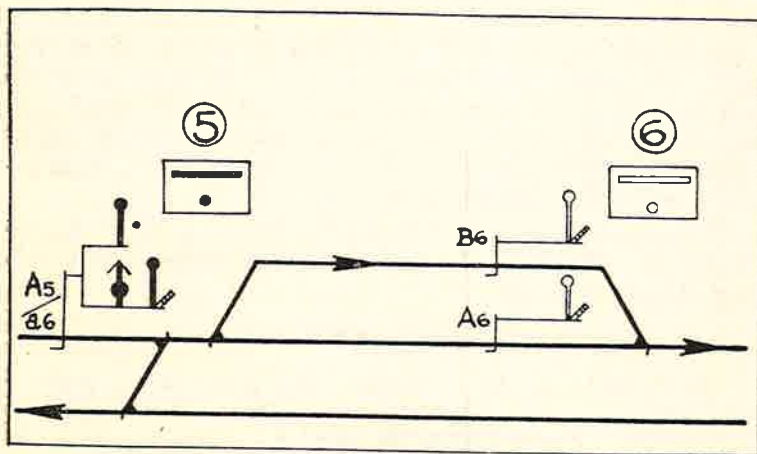


Fig. 43.

Il est entendu toutefois que ce train direct peut être admis jusqu'au signal de sortie, s'il a marqué au préalable un l'arrêt au signal d'entrée.

M. — MANŒUVRE DES SIGNAUX DE BLOCK PAR UN POSTE N'INTERVENANT PAS DANS LES ANNONCES DE BLOCK.

ART. 163. — Cas d'application.

Ces cas se rencontrent lorsque l'agent, chargé de l'échange des annonces de block, se trouve dans un local éloigné de celui du signaleur manœuvrant les signaux de block.

Il s'ensuit que cet agent doit donner, à distance, l'ordre de manœuvrer ces signaux.

D'autre part, lorsque le signaleur a refermé le signal de block, pour protéger un train qui vient de pénétrer en section, il doit confirmer cette fermeture à l'agent qui lui a donné l'ordre d'ouvrir le signal de block.

ART. 164. — Moyens employés.

Pour réaliser ces conditions, les agents échangent les annonces **Sg** et **Sgz** pour l'ouverture du signal de block; la fermeture de celui-ci est confirmée par l'échange des annonces **Sa** et **Saz**.

Ces annonces **Sg** et **Sgz**, **Sa** et **Saz** sont également d'application en cas d'exploitation sous le régime du block-system par téléphone entre gares et sous celui de l'intervalle de temps, conformément aux prescriptions des articles distincts du R.G.E. et du R.G.S. (art. 177 et 181 du présent Titre).

ART. 165. — Signification de ces annonces.

L'annonce « **Sg** » suivie de l'indicatif du signal, signifie :
Voici l'annonce
« Ouvrez signal pour train ».

L'annonce « **Sgz** » suivie de l'indicatif du signal, signifie :
« Compris, je puis ouvrir le signal pour le train..... »

L'annonce « **Sa** » suivie de l'indicatif du signal signifie :
« J'ai refermé signal..... après passage train »

L'annonce « **Saz** », suivie de l'indicatif du signal signifie :
« Compris, vous avez refermé signal après passage train »

ART. 166. — Exemple d'application (fig. 44).

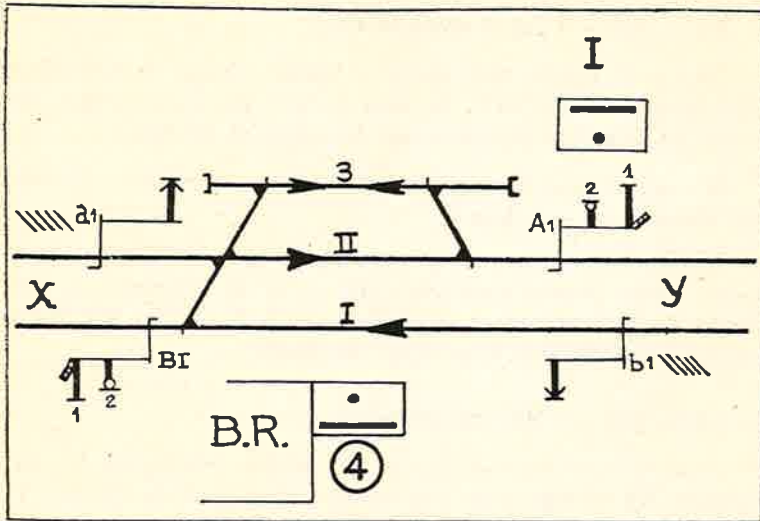


Fig. 44.

Considérons la circulation du train 1706 venant de X et se dirigeant vers Y.

Il est bien entendu que l'agent chargé de l'échange des annonces de block ne peut lancer l'annonce **Sg**, s'il n'a pas, au préalable, échangé les annonces de block A-B avec le poste de block suivant.

Cet agent dispose donc de carnets de block ES 478 A et B pour l'échange des annonces de block avec les postes de block voisins et des annonces **Sg-Sgz** avec le signaleur, celui-ci dispose d'un carnet de block ES 478 D ou E.

Ces annonces s'inscrivent de la manière habituelle dans les carnets de block (S 478 a et b pour l'agent chargé des opérations de block et S 478 d ou e pour le signaleur).

Les carnets se présentent comme ci-après :

Carnet de l'agent chargé du block au B.R. (S 478 b) :

22	22	SgA1	1706	SgzA1	71	8.06
----	----	------	------	-------	----	------

Carnet de la cabine I (S 478 d) :

71	22	SgA1	1706	SgzA1	71	8.06
----	----	------	------	-------	----	------

Ces annonces doivent être échangées, même si l'agent chargé de l'échange des annonces de block, dispose de slots matériels sur les signaux considérés.

Chaque fois que les annonces Sg et Sgz ont été échangées et après la fermeture des signaux en question, le signaleur confirme cette fermeture à l'agent qui lui a lancé l'annonce Sg, au moyen des annonces Sa et Saz.

Ces annonces s'échangent et s'inscrivent dans les mêmes conditions que les annonces Sg et Sgz.

N. — CONTROLE DE NUIT.

ART. 167. — Pour tenir en éveil les signaleurs de nuit sur les lignes équipées du block par téléphone, un contrôle de nuit est organisé par les gares extrêmes.

Chaque nuit, chacune des gares extrêmes où se trouve du personnel E, lance une annonce numérotée « Contrôle » à répercuter de block en block jusqu'à l'autre gare émettrice. Il y a donc un contrôle dans chaque sens.

Le retard ou l'arrêt de la transmission de ces contrôles permet de déceler le poste dont la vigilance est en défaut

Ces annonces « Contrôle » sont inscrites en clair dans les carnets de block avec indication des numéros respectifs des postes et de l'heure.

Elles sont lancées de préférence à la même heure, après entente des gares extrêmes qui disposent, à cet effet, de leur téléphone de gare à gare.

Cette heure varie chaque nuit.

O. — COMPLEMENT AU NUMERO D'IDENTIFICATION DE CERTAINS PARCOURS.

ART. 167bis. — Un complément doit être adjoint au numéro d'identification des mouvements suivants :

- un train de marchandises comportant un transport exceptionnel;
- des circulations en traction électrique;
- un tracteur lourd remorquant des véhicules légers;
- un train ou une rame comportant des wagons à grand écartement entre essieux (supérieur à 18,60 m);
- un train ou une rame comportant des wagons avec bandages rouillés.

Le poste chargé de lancer l'annonce du parcours est responsable de l'application des directives précitées. Cette intervention est prescrite :

- par les documents horaires;
- par communication enregistrée émanant du chef de gare.

L'adjonction au numéro d'identification des mouvements comportant des wagons avec bandages rouillés peut être abandonnée après un parcours de 5 km. La gare d'origine doit en aviser, sous la forme de communication enregistrée, le poste à partir duquel il ne faut plus appliquer les directives prévues.

Le tableau ci-après indique :

- pour chaque cas, l'information orale à donner, l'inscription correspondante à faire dans les carnets de block ainsi que les directives à appliquer;
- pour les mouvements de nature à compromettre le fonctionnement des sécurités électriques, la particularité ou la nature des risques.

L'LL. des postes doit préciser au point 36 du chapitre 3 les mesures prescrites dans chaque cas.

Nature des mouvements	Cas	Information orale	Inscription	Particularité ou nature des risques	Directives à appliquer
Mouvements pour lesquels les sécurités électriques ne sont pas compromises.	1 Train de marchandises comportant un transport exceptionnel.	172302 (le n° du HKM est précédé du chiffre 1).	172302	—	Pareils mouvements ne peuvent parcourir que des itinéraires préalablement imposés et/ou peuvent être soumis à des restrictions de croisement.
	2 Circulations en traction électrique.	« Electrique » 426.	E 426	—	Pareils mouvements ne peuvent parcourir que des itinéraires électrifiés.
Mouvements de nature à compromettre les sécurités électriques.	3 Tracteur lourd remorquant des véhicules légers.	77842 + véhicules légers.	77842 + véhicules légers.	<ul style="list-style-type: none"> — La détection des véhicules légers sur les circuits de voie et les rails isolés est compromise. — La libération prématurée de sections de block ou d'itinéraires est à craindre. 	Les sections de block et les itinéraires sont à considérer comme libérés après constatation « de visu » au poste ou assurance du passage du train complet au poste d'aval.
	4 Train ou rame comportant des wagons à grand écartement entre essieux (supérieur à 18,00 m).	77416 — wagons de grande longueur.	77416 GL	<ul style="list-style-type: none"> — La détection des véhicules longs sur les circuits de voie et les rails isolés de longueur inférieure aux dits véhicules est compromise. — La libération prématurée de sections de block ou d'itinéraires est à craindre. 	Les sections de block et les itinéraires sont à considérer comme libérés après constatation « de visu » au poste ou assurance du passage du train complet au poste d'aval.
	5 Train ou rame comportant des wagons avec bandages rouillés.	72402 — wagons avec bandages rouillés.	72402 — BRW.	<ul style="list-style-type: none"> — La détection de ces véhicules sur les circuits de voie et les rails isolés est compromise. — La libération prématurée de sections de block ou d'itinéraires est à craindre. 	Les sections de block et les itinéraires sont à considérer comme libérés après constatation « de visu » au poste ou assurance du passage du train complet au poste d'aval.
<p align="center">— Remarque pour le cas n° 4. — La nature exacte des risques dépend du mode de réalisation technique de chaque installation.</p>					

P. — APPAREILS DE VOIE D'UNE INSTALLATION INTERMEDIAIRE COUVERTS PAR LE SIGNAL DE BLOCK DU POSTE D'AMONT.

ART. 167ter — Les aiguilles de ces installations intermédiaires doivent normalement être maintenues dans la position exigée pour permettre des parcours en voie principale. Si elles sont prises en pointe pour ces parcours elles doivent être immobilisées.

Le contrôle de la position exigée et celui de l'immobilisation des pointes peut être confié :

1. Au poste de block d'où est commandé le signal d'amont ou au chef de la gare dans laquelle se situe ce poste (clés) ;

2. Au poste de l'installation intermédiaire chargé de la manœuvre des aiguilles.

Dans le second cas, un dispositif non plombé doit être placé :

- soit sur les leviers de manœuvre des aiguilles ;
- soit sur l'organe du bâti qui contrôle la position exigée ou l'immobilisation des pointes.

Ces dispositifs d'immobilisation ne peuvent être enlevés sans échanger préalablement les annonces Aa et Ba entre le poste manœuvrant les aiguilles et le poste qui les couvre. Ils sont replacés après remise en position exigée ou immobilisation des pointes d'aiguilles et les annonces Da, Daz sont ensuite échangées entre ces mêmes postes.

Remarque :

Dans le cas où les clés contrôlant l'immobilisation des appareils de l'installation intermédiaire ne sont pas enclenchées mais déposées dans une armoire vitrée dont le chef de gare détient la clé, leur enlèvement et remise en place dans l'armoire vitrée sont soumis à l'échange des annonces Aa-Ba, Da-Daz.

Ces annonces s'inscrivent de la manière habituelle dans les carnets de block (S 478).

Les carnets se présentent comme ci-après :

Carnet de l'agent chargé du block au B.R. :

22 22 SgA¹ Z 1706 SgzA¹ 71 8.06

Carnet de la cabine I :

71 22 SgA¹ Z 1706 SgzA¹ 71 8.06

Ces annonces doivent être échangées, même si l'agent chargé de l'échange des annonces de block, dispose de slots matériels sur les signaux considérés.

Chaque fois que les annonces **Sg** et **Sgz** ont été échangées et après la fermeture des signaux en question, le signaleur confirme cette fermeture à l'agent qui lui a lancé l'annonce **Sg**, au moyen des annonces **Sa** et **Saz**.

Ces annonces s'échangent et s'inscrivent dans les mêmes conditions que les annonces **Sg** et **Sgz**.

N. — CONTROLE DE NUIT.

ART. 167. — Pour tenir en éveil les signaleurs de nuit sur les lignes équipées du block par téléphone, un contrôle de nuit est organisé par les gares extrêmes.

Chaque nuit, chacune des gares extrêmes où se trouve du personnel **E**, lance une annonce numérotée « Contrôle » à répercuter de block en block jusqu'à l'autre gare émettrice. Il y a donc un contrôle dans chaque sens.

Le retard ou l'arrêt de la transmission de ces contrôles permet de déceler le poste dont la vigilance est en défaut.

Ces annonces « Contrôle » sont inscrites en clair dans les carnets de block avec indication des numéros respectifs des postes et de l'heure.

Elles sont lancées de préférence à la même heure, après entente des gares extrêmes qui disposent, à cet effet, de leur téléphone de gare à gare.

Cette heure varie chaque nuit.

O. — COMPLEMENT AU NUMERO D'IDENTIFICATION DE CERTAINS PARCOURS.

ART. 167bis. — Un complément d'identification doit être adjoint au numéro d'identification des mouvements suivants :

- Circulation avec pantographe relevé — le numéro d'identification est précédé de la lettre E;
- Circulation sans pantographe ou avec pantographe abaissé — le numéro d'identification est précédé de la lettre Z;
- Train de marchandises comportant un transport exceptionnel — le numéro d'identification est précédé du chiffre 1;
- Train ou rame remorquant au moins un véhicule à écartement entr'essieux supérieur à 17,5 m — le numéro d'identification est suivi de la mention GL;
- Tracteur lourd remorquant au moins un véhicule léger — le numéro d'identification est suivi de la mention VLV;
- Train ou rame comportant au moins un véhicule avec bandages rouillés — le numéro d'identification est suivi de la mention BRW.

Un véhicule immobilisé durant 10 jours doit être considéré comme possédant des bandages rouillés.

Un véhicule avec bandages rouillés ne doit plus être considéré comme tel après un parcours de 5 km. La gare d'origine doit aviser sous forme de communication enregistrée le poste à partir duquel cette directive peut être abrogée.

Le poste chargé de lancer l'annonce du parcours est responsable de l'adjonction des compléments d'identification précités; cette intervention est prescrite :

- par documents horaires;
- par communication enregistrée émanant du chef de gare.

Le tableau ci-après indique :

- pour chaque cas, l'information orale à donner, l'inscription correspondante à faire ainsi que les directives à appliquer;
- pour les mouvements de nature à compromettre le fonctionnement des sécurités électriques, la particularité ou la nature du risque à considérer.

L'I.L. des postes doit préciser au point 36 du chapitre les mesures prescrites dans chaque cas.

Cas	Exemples		Particularités ou nature des risques	Directives
	d'informations orales	d'inscriptions		
Circulation avec pantographe relevé	Electrique 426	E 426	—	Pareil mouvement ne peut parcourir que des itinéraires électrifiés.
Circulation sans pantographes ou avec pantographe abaissé	Diesel 427	Z 427	—	—
Train de marchandises portant un transport exceptionnel	Diesel 172302	Z 172302	—	Pareils mouvements ne peuvent parcourir que des itinéraires préalablement imposés et/ou peuvent être soumis à des restrictions de croisement.
Train ou rame remorquant au moins un véhicule à écartement entr'essieux supérieur à 17,5 m	Diesel 77416 véhicule de grande longueur	Z 77416 GL	<ul style="list-style-type: none"> - La détection des véhicules de grande longueur sur des circuits de voie ou des rails isolés de de longueur égale ou inférieure à 17,5 m est compromise. - La libération prématurée des sections de block ou d'itinéraires est à craindre. 	Les sections de block et les itinéraires sont à considérer comme libérés après constatations sur le terrain ou après réception du poste d'aval de l'information passage du train complet.
Tracteur lourd remorquant au moins un véhicule léger	Diesel 77842 véhicules légers	Z 77842 VLV	<ul style="list-style-type: none"> - La détection de ces véhicules sur des circuits de voie ou des rails isolés est compromise. - La libération prématurée des sections de block ou d'itinéraires est à craindre. 	
Train ou rame comportant au moins un véhicule avec bandages rouillés	Electrique 72402 véhicule avec bandages rouillés	E 72402 BRW		
La nature exacte du risque en cas de véhicule à écartement supérieur à 17,5 m dépend du mode de réalisation technique de chaque installation.				

P. — APPAREILS DE VOIE D'UNE INSTALLATION INTERMEDIAIRE COUVERTS PAR LE SIGNAL DE BLOCK DU POSTE D'AMONT.

ART. 167ter. — Les aiguilles de ces installations intermédiaires doivent normalement être maintenues dans la position exigée pour permettre des parcours en voie principale. Si elles sont prises en pointe pour ces parcours elles doivent être immobilisées.

Le contrôle de la position exigée et celui de l'immobilisation des pointes peut être confié :

1. Au poste de block d'où est commandé le signal d'amont ou au chef de la gare dans laquelle se situe ce poste (clés) ;

2. Au poste de l'installation intermédiaire chargé de la manœuvre des aiguilles.

Dans le second cas, un dispositif non plombé doit être placé :

- soit sur les leviers de manœuvre des aiguilles ;
- soit sur l'organe du bâti qui contrôle la position exigée ou l'immobilisation des pointes.

Ces dispositifs d'immobilisation ne peuvent être enlevés sans échanger préalablement les annonces Aa et Ba entre le poste manœuvrant les aiguilles et le poste qui les couvre. Ils sont replacés après remise en position exigée ou immobilisation des pointes d'aiguilles et les annonces Da, Daz sont ensuite échangées entre ces mêmes postes.

Remarque :

Dans le cas où les clés contrôlant l'immobilisation des appareils de l'installation intermédiaire ne sont pas enclenchées mais déposées dans une armoire vitrée dont le chef de gare détient la clé, leur enlèvement et remise en place dans l'armoire vitrée sont soumis à l'échange des annonces Aa-Ba, Da-Daz.

CHAPITRE V.

MESURES SPECIALES A PRENDRE EN CAS DE DERANGEMENT.

A. — DERANGEMENTS AUX SIGNAUX DE BLOCK.

ART. 168. — Obligations du signaleur.

Lorsque le signaleur aperçoit une discordance entre la position du levier de manœuvre et la position de la palette du signal de block, il doit faire mention du dérangement au carnet de block S 478. Il procède ensuite comme indiqué aux articles ci-dessous.

ART. 169. — Poste en gare.

Le signaleur prévient le chef de gare; celui-ci recherche la cause du dérangement et essaie d'y remédier sans toutefois exécuter aucun travail de démontage ou d'ajustage.

Si le dérangement disparaît par suite de la visite, le chef de gare fait une relation concise du dérangement au S 477.

Si le dérangement persiste, le chef de gare prend les mesures spéciales nécessaires pour remplacer les conditions de sécurité supprimées par le dérangement. Si un train se présente devant un signal qui ne peut être ouvert, le machiniste du train reçoit un ordre écrit de franchissement S 422 délivré par le chef de gare qui, préalablement, vérifie que les annonces de block ont été régulièrement échangées.

Si le signal est pourvu d'une armoire munie d'un téléphone, le machiniste se met en relation téléphonique avec le chef de gare à l'effet de recevoir un ordre téléphonique de franchissement S 422.

Un rapport succinct relatif au dérangement est inscrit au S 477 par le chef de gare qui inscrit les mesures de sécurité à prendre par le signaleur; celui-ci vise l'inscription au S 477.

L'agent d'entretien est prévenu de l'incident comme prévu à l'instruction locale du poste.

Quand le dérangement est levé, l'agent d'entretien fait un bref rapport au S 477, dans la colonne réservée à la suite donnée. Le signaleur inscrit la fin du dérangement au carnet de block S 478.

Les mesures de sécurité spéciales prévues par le chef de gare au S 477 sont alors rapportées.

ART. 170. — Poste de pleine voie.

Le signaleur prévient le chef de la gare voisine; il recherche la cause du dérangement et tente de la faire disparaître sans procéder à aucun travail de démontage ou d'ajustage.

Si le dérangement disparaît, il en fait une relation concise au S 477.

Si le dérangement persiste, le signaleur doit prendre les mesures spéciales nécessaires pour remplacer les conditions de sécurité disparues du fait du dérangement.

Si pendant le dérangement, le signal ne peut être ouvert, alors que les annonces de block ont été échangées régulièrement, le conducteur du train reçoit un ordre écrit de franchissement délivré par le signaleur (S 422).

Si le signal est pourvu d'une armoire munie d'un téléphone à l'usage exclusif du personnel roulant, le conducteur, se met en relation téléphonique avec le signaleur à l'effet de recevoir un ordre de franchissement (S 422).

Le signaleur relate succinctement le dérangement au S 477.

Le chef de la gare voisine avertit l'agent d'entretien comme prévu à l'instruction locale du poste.

Quand le dérangement est levé, l'agent d'entretien en fait rapport au S 477 dans la colonne réservée à la suite donnée. Le signaleur inscrit la fin du dérangement au S 478.

R. — DERANGEMENTS AUX APPAREILS TELEPHONIQUES DE BLOCK.

ART. 171. — Cas d'application.

a) Lorsque l'appareil téléphonique de block est dérangé il peut être fait usage de l'un des moyens suivants :

1° du téléphone reliant, via les P.N. aut. intermédiaires deux postes voisins intervenant dans le service de block, en l'absence de gardiennage;

2° du téléphone situé au poste et relié au réseau automatique de la S.N.C.B., pouvant réaliser la liaison sans intervention d'un téléphoniste; il faut en ce cas, avant l'échange d'une série ininterrompue d'annonces de block, appliquer la procédure suivante :

— Lors d'un appel par le téléphone automatique, l'agent du poste appelé s'identifie par l'information « Block n° écoute » et l'agent du poste appelant s'identifie par l'information : « Ici block n° par téléphone automatique ».

— Chaque agent inscrit ces annonces d'identification dans son S 478 dans la forme suivante :

— B. (n°) (poste appelant) par tf aut.;

— B. (n°) (poste appelé).

Exemple : | 51 | 51 | B. 5 | par tf. aut. | B. 7 | 31 | 9.00 |

b) En cas d'interruption des communications téléphoniques il est fait application des dispositions du R.G.E. fasc. 123.21.

ART. 172. — Documents S 378.

Le document S 378 repris aux pages 77 et 78 est utilisé suivant les directives du R.G.E. précité.

RECTO.

<p>S 378</p> <p style="text-align: center;">(B)</p>	<p style="text-align: right;">R.G.S.-A.R.S., II - II/III.</p> <p style="text-align: right;">N^or 3</p>	
<p>ORDRE DE MARCHÉ A VUE</p>	<p>BEVEL TOT RIJDEN OP HET ZICHT</p>	
<p>de : — van :</p>		
<p>(1) {</p>	<p>Gare - Station</p> <p>Poste de block n° - Blokpost n°</p> <p>Signal d'arrêt - Stopsein</p> <p>Cumulée - Afstandspunt</p>	
<p>jusqu'à : — tot :</p>		
<p>(1) {</p>	<p>Gare - Station :</p> <p>Poste de block n° - Blokpost n°</p> <p>Signal d'arrêt - Stopsein</p> <p>Cumulée - Afstandspunt</p>	
<p>Train - Trein</p>	<p>Date - Datum</p>	<p>Heure - Uur</p>
<p>Motif : — Reden :</p> <p>.....</p> <p>.....</p>		
<p>Le rédacteur de l'ordre, De opsteller van het bevel,</p> <p>(2)</p>	<p>Le conducteur, De bestuurder,</p> <p>(2)</p>	
<p>(1) Biffer les mentions inutiles. - Doorhalen wat niet past. (2) Nom et paraphe. - Naam en paraaf.</p>		

VERSO.

Aviser postes	Melden aan posten	Pris conaiss. l'agent du poste	Kennis genomen de bediende van de post	Heure-Uur
Block - Blok				
n ^o -r		(2)		
Block - Blok				
n ^o -r		(2)		
P.N. - O.W. n ^o -r				
..... (1)		(2)		
P.N. - O.W. n ^o -r				
..... (1)		(2)		
P.N. - O.W. n ^o -r				
..... (1)		(2)		
P.N. - O.W. n ^o -r				
..... (1)		(2)		
Le chef de gare — De stationschef				
Gare de départ Vertrekstation		Gare d'arrivée Aankomststation		
(2)		(2)		
(1) L'emplacement du P.N. doit être indiqué par la cumulée. P. ex. : 13,832 km.		(1) De ligging van de O.W. moet aangeduid worden met het afstandspunt. B. v. : 13.832 km.		
(2) Nom et paraphe. - Naam en paraaf.				