



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité et de la Signalisation

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

DE LA

SIGNALISATION

(R. G. S.)

Fascicule IV - DIVERS

Titre I

CIRCULATION DES VEHICULES LEGERS

1952

SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES

Bruxelles, le 9 août 1951

Direction de l'Electricité
et de la Signalisation

BUREAU 72-13
Section 13 .

AVIS N° 25 E.S.

Distribution : prévue pour le Fasc. IV, Titre I (voir Avis 30 E.S. de 1951).

REGLEMENT GENERAL DE LA SIGNALISATION.

La réglementation ci-jointe constitue la matière du **Titre I du Fascicule IV (Circulation des véhicules légers)**.

Elle abroge et remplace les dispositions réglementaires publiées précédemment, relatives au même sujet, et notamment les fascicules :

568.250 (Carnet de sécurité E.S. 427bis) ;

335.0 (Circulation des wagonnets poussés à bras d'homme) ;

123.05 (Circulation des draisines).

Distribution.

Les chefs immédiats sont chargés de la distribution des brochures.

Chaque agent est personnellement responsable des brochures qui lui sont remises contre signature des accusés de réception qui y sont annexés.

Ces accusés de réception sont classés dans le dossier personnel de l'intéressé.

Pour les collections de bureau, des postes de signalisation ou des postes de gardes-barrières, l'accusé de réception est conservé par le chef immédiat.

Le Directeur,

DERIJCKERE.



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité et de la Signalisation

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

DE LA

SIGNALISATION

(R. G. S.)

Fascicule IV - DIVERS

Titre I

CIRCULATION DES VEHICULES LEGERS

1952

TABLEAU DES SUPPLEMENTS PUBLIES.

Numéro du supplément	Numéro de l'avis et date	Numéros des pages modifiées	Numéros des articles modifiés	Observations	Visa
1	13 E.S. du 2-6-53	6	2		
2	26 E.S. du 1-7-1954	23/24	35	remplacées	
3	34 E.S. de 1955	4 16 19 21 23 25 26	Sommaire 21 32 34 35 37 annexe I	à ajouter	
4	11 E.S. de 1956	4 6 7 27 à 31	Sommaire 4 » 38 à 51	ajoutées	
5	1 E.S. de 1957	11 13 21 à 26 28 29 30 31	9 16 33 à 37 43 à 45 46 et 47 51 51	remplacées remplacée	

R. G. S.

FASCICULE IV.

DIVERS.

TITRE I. — CIRCULATION DES VEHICULES LEGERS.

SOMMAIRE.

CHAPITRE I.

Circulation des lorries.

	Pages
A. Généralités (art. 1 à 8)	5
B. Formalités à remplir avant la circulation d'un lorry (art. 9 à 12). ...	11
C. Mesures de sécurité à prendre pendant la circulation d'un lorry (art. 13 à 15) ...	13
D. Prescriptions à observer à la fin du parcours d'un lorry (art. 16)	13
E. Mesures à prendre en cas de détresse ou d'accident (art. 17) ...	14
F. Circulation sur la voie hors service d'une ligne à double voie (art. 18)	14

CHAPITRE II.

Circulation des draisines et tracteurs.

A. Généralités (art. 19 à 23) ...	15
B. Circulation des draisines lourdes et trac- teurs lourds (art. 24) ...	18

	Pages
C. Circulation des draisines légères et tracteurs légers (art. 25 à 30)	18
D. Détresse ou accident survenant à une draine (art. 31 et 32)	19

CHAPITRE III.

Observation des signaux par les véhicules légers (art. 33 à 36)	21
--	----

CHAPITRE IV.

Circulation sur rails des autos rail-route de dépannage.

A. Généralités (art. 38 à 42)	27
B. Formalités à remplir avant la circulation sur rails d'une auto rail-route (art. 43 et 44) ...	28
C. Mesures de sécurité à observer pendant la circulation sur rails de l'auto rail-route (art. 45 et 46)	28
D. Formalités à remplir à la fin du parcours sur rails de l'auto rail-route (art. 47)	29
E. Mesures à prendre en cas de détresse ou d'accident (art. 48 et 49)	29
F. Observation des signaux par l'auto rail-route (art. 50)	30
G. Cas d'application (art. 51)	30

*
**

TITRE I.

CIRCULATION DES VEHICULES LEGERS.

CHAPITRE I.

CIRCULATION DES LORRIES.

A. — GENERALITES.

ART. 1. — Définition.

Par lorry, on entend un véhicule léger sans moteur, ayant au moins quatre roues et qui est aisément dérailable (fig. 1).

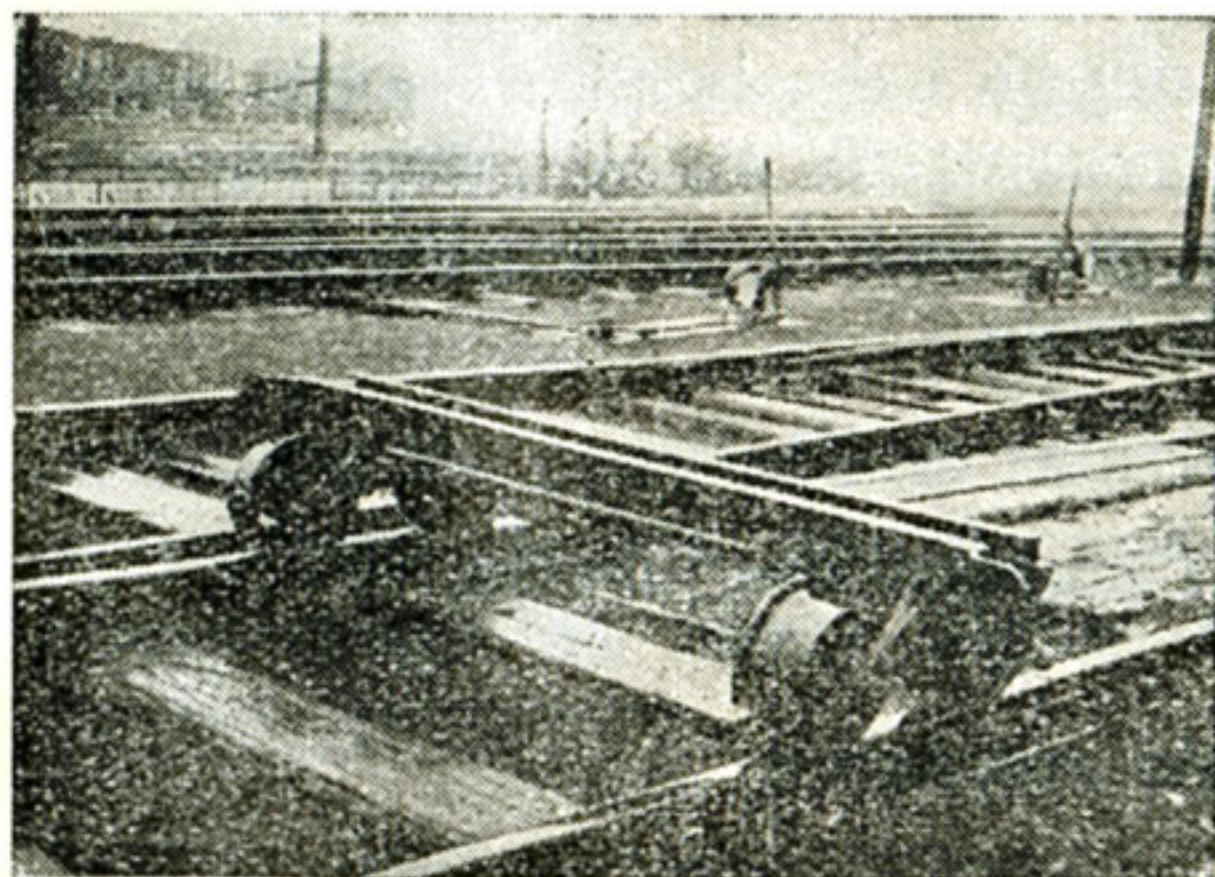


Fig. 1.

ART. 2. — Utilisation.

1. Les lorries des services V et E.S. sont réservés au transport de matériaux et d'approvisionnements; sauf autorisation de IPV ou IPES, seuls les agents participant au transport par lorries peuvent monter sur ceux-ci.

2. L'accouplement de deux ou plusieurs lorries (dip-lorries ou triplorries) n'est autorisé que pour le transport d'un seul chargement reposant sur tous ces véhicules; l'ensemble est alors assimilé à un seul lorry.

3. Plusieurs lorries ne peuvent être envoyés simultanément en un point situé en pleine voie, à moins que la voie ne soit hors service par suite de travaux ou d'accident.

4. Si des lorries sont accouplés de façon à former une rame remorquée par un tracteur, les règles relatives à la circulation des draisines ou tracteurs sont d'application; toutefois, la vitesse autorisée est limitée à 12 km/h.

ART. 3. — Lieu de dépôt. Cadenassage.

Un lorry en dépôt définitif ou provisoire ne peut être laissé sur rails sans l'autorisation expresse du chef de gare.

Dès qu'il cesse d'être employé, le lorry est déraillé et écarté du gabarit de la section libre à réserver pour le passage des trains; ses roues sont calées au moyen d'une chaîne fermée par cadenas et attachée à un poteau ou un anneau solidement ancré.

Le lieu de dépôt est choisi de telle façon qu'une surveillance ininterrompue puisse être exercée sur le lorry et autant que possible à proximité de la maisonnette du chef-poseur de voie.

ART. 4. — Conduite des lorries.

a) Permis de conduire.

L'agent de surveillance V ou E.S., le chef-poseur de voie ou le poseur de voie spécialisé du poste accompagnant un lorry doit prendre toutes les mesures de sécurité prescrites.

Au service E.S., à défaut d'agent de surveillance, la conduite d'un lorry est confiée à un agent ayant réussi un examen d'aptitude en preuve de quoi il est mis en possession d'un permis de conduire, dont il doit toujours être porteur (voir modèle ci-contre).

Service E.S.

Groupe de Arrondissement

M.

qualification administrative

à est qualifié pour convoyer

un lorry sur la (les) ligne(s)

entre les B.K. et B.K.

....., le 19.....

Le chef de section E.S.

b) Remise de la conduite d'un lorry.

Lorsqu'un conducteur de lorry doit en céder la conduite, il s'assure au préalable que l'agent qui le remplace (si ce n'est pas un agent de surveillance) est en possession de son permis de conduire et a bien compris la mission à remplir.

Il transcrit toutes les inscriptions relatives au parcours au carnet de sécurité de son remplaçant (avec décalque sur les feuillets rouge et bleu) signe, date et indique l'heure de remise de service.

ART. 5. — Carnet de sécurité (E.S. 427bis).

Le carnet de sécurité (voir modèle ci-dessous) comporte trois espèces de feuillets; le feuillet rose est destiné au chef de gare, le feuillet bleu au signaleur, le feuillet blanc reste au carnet.

L'agent chargé d'accompagner le lorry doit être porteur du carnet E.S. 427bis. L'utilisation de ce carnet est donnée aux articles suivants.

Modèle du carnet E.S. 427bis :

Recto.

E.S. 427bis	N° 2
(B)	
Gare Ligne Block No	
DEMANDE DE PARCOURS	
présenté le à heures	
par	
Signature de l'agent dirigeant l'opération,	
No (2)	
Le lorry	
est mis sur rails à	sera déraillé à
..... Point extrême	
..... Stationnement	
.....	
Départ (1)	Retour (1)
Voie normale Contrevoie	Voie normale Contrevoie
Voie occupée de h. à h.	
Divers	
.....	
(1) Biffer la mention inutile.	

Verso.

AUTORISATION

No (2)

Donnée par à heures

Signature

des signaleurs,

du chef de gare,

No (3)

No (3)

Voie libre - Fin de parcours à heures

Signature de l'agent dirigeant l'opération

Signature des signaleurs,

Signature du chef de gare,

No (2)

(2) A donner par le chef de gare ou le signaleur en cas d'autorisation téléphonique.

(3) Numéro quelconque à donner par l'agent dirigeant l'opération en cas d'annonce téléphonique.

ART. 6. — Freinage.

Tout lorry doit être muni d'un frein accessible et en bon état de fonctionnement; avant le départ, le conducteur doit vérifier tous les freins du lorry.

ART. 7. — Signaux dont doit être muni l'agent chargé d'accompagner le lorry.

- deux drapeaux rouges;
- un drapeau jaune;
- un drapeau vert;
- deux lanternes à quatre couleurs;
- trois pétards;
- deux cornets d'appel.

L'agent doit être porteur d'allumettes pour pouvoir éventuellement allumer les lanternes.

ART. 8. — Signaux portés par le lorry.

a) Circulation à voie normale sur une ligne à double voie.

— le jour par temps clair (en dehors des tunnels) : un drapeau rouge placé de telle façon qu'il soit visible le plus loin possible vers l'arrière.

— la nuit ou en tunnel : deux lanternes allumées présentant l'une un feu blanc vers l'avant et l'autre un feu rouge vers l'arrière.

— le jour par temps de brouillard : simultanément, les signaux de jour et ceux de nuit.

b) Circulation sur une ligne ou tronçon de ligne à simple voie ou à contrevoie sur une ligne à double voie.

— le jour par temps clair (en dehors des tunnels) : le drapeau rouge placé de telle façon qu'il soit visible le plus loin possible vers l'avant et vers l'arrière.

— la nuit ou en tunnel : deux lanternes allumées, présentant le feu rouge, l'une vers l'avant et l'autre vers l'arrière.

— le jour par temps de brouillard : simultanément, les signaux de jour et ceux de nuit.

B. — FORMALITES A REMPLIR AVANT LA CIRCULATION D'UN LORRY.

ART. 9. — La mise sur rails et le départ d'un lorry ne peuvent être autorisés que par le chef de gare (en gare) ou le signaleur le plus proche (en pleine voie).

Dans ce dernier cas, l'opération doit être assimilée à la réoccupation d'une voie principale par un train garé dans une installation intermédiaire (R.G.S., fasc. II — T. II, Art. 147); le signaleur n'accorde l'autorisation sollicitée par le conducteur du lorry qu'après avoir échangé, avec le chef de l'une des gares encadrant son poste, les communications préalables à la réoccupation de la voie principale.

La circulation a lieu à voie normale, et uniquement de jour et par temps clair.

Des exceptions à cette règle ne peuvent être consenties qu'en cas de nécessité absolue et quand il s'agit de transports justifiés par des besoins autres que ceux du service normal (accidents, constatations judiciaires, etc.).

Dans ces cas, la mise sur rails du lorry ne peut se faire que dans une gare. Le retour à contrevoie, de jour et par temps clair est cependant autorisé lorsque l'aller a eu lieu à voie normale, pour autant que le lorry n'ait pas dû être déraillé, pour le passage d'un train et que les signaleurs et gardes-barrières en aient été prévenus à l'aller par le conducteur du lorry.

Lorsque le conducteur d'un lorry est surpris par la nuit, le brouillard ou une tempête de neige, il doit dérailler le véhicule et prévenir la gare ou le poste de block le plus proche.

En cas de circulation à contrevoie ou de circulation de nuit ou par temps de brouillard, le lorry annonce son passage par un coup de cornet allongé, répété à intervalles réguliers.

ART. 10. — Demande d'autorisation de parcours.

La demande d'autorisation peut être écrite, ou téléphonique lorsque cette dernière procédure est justifiée par l'éloignement, pour une mise sur rails en dehors des signaux de la gare.

Elle doit indiquer .

- la nature et la durée du parcours;
- la répercussion de ce parcours sur la sécurité des mouvements;
- éventuellement, l'instruction locale temporaire qui règle les travaux à effectuer.

a) Demande par écrit.

La demande est établie au décalque :

— en trois exemplaires rouge, bleu et blanc si elle est adressée au chef de gare;

— en deux exemplaires bleu et blanc si elle est adressée à un signaleur.

Ces agents gardent le feuillet qui leur est destiné jusqu'à achèvement du parcours; en cas de remplacement, ils le remettent à leur remplaçant contre décharge, au registre E 800 ou E 934, ou au carnet de block.

b) Demande par téléphone.

Elle est inscrite par le chef de gare à son registre E 934, par le signaleur à son carnet de block, par le conducteur du lorry au feuillet blanc de son carnet E.S. 427bis.

En plus des renseignements prévus ci-dessus, chacun inscrit le numéro d'inscription du carnet de son correspondant ainsi que la date et l'heure. Le conducteur du lorry note le nom du chef de gare ou du signaleur.

ART. 11. — Octroi de l'autorisation.

L'autorisation est donnée par écrit ou téléphoniquement, dans les mêmes conditions que la demande.

Elle comporte l'énumération des mesures de sécurité à prendre soit par le conducteur, soit par le signaleur et ne peut être accordée qu'après mise en œuvre de toutes les mesures prescrites.

a) Autorisation écrite.

Cette autorisation écrite doit être signée et indiquer la date et l'heure de son octroi.

b) Autorisation téléphonique.

Les règles imposées pour la demande par téléphone (art. 10b) sont d'application.

ART. 12. — Prescription importante.

Une autorisation de parcours n'est valable que jusqu'au moment où le lorry est déraillé.

Lorsque le lorry doit être déraillé en pleine voie, que cette opération ait été prévue ou non lors de la demande d'autorisation, sa remise sur rails est subordonnée au renouvellement des formalités réglementaires (art. 10 et 11).

C. — MESURES DE SECURITE A OBSERVER PENDANT LA CIRCULATION D'UN LORRY.

ART. 13. — Vitesse de marche.

La vitesse du lorry peut atteindre 12 km/h DE JOUR, (par temps clair) et à voie normale; elle est limitée à 5 km/h (pas de l'homme) dans les autres cas.

ART. 14. — Circulation en gare.

Le lorry doit faire arrêt dans toutes les gares et dépendances du parcours et ne peut poursuivre sa route qu'après en avoir obtenu l'autorisation du chef de gare.

La circulation du lorry en gare est considérée comme un mouvement de manœuvre et à ce titre doit s'effectuer conformément aux prescriptions réglementaires, sous la direction et la surveillance du chef de gare.

ART. 15. — Circulation en ligne.

Le conducteur du lorry donne un coup de cornet allongé, éventuellement répété, dans la traversée des tunnels et à l'approche d'un passage à niveau.

Les parcours de lorries sont annoncés aux passages à niveau gardés, comme ceux des trains.

Aux passages à niveau non gardés, munis ou non de la signalisation routière automatique, le conducteur veille à pouvoir s'arrêter si un obstacle surgit.

D. — PRESCRIPTIONS A OBSERVER A LA FIN DU PARCOURS D'UN LORRY.

ART. 16. — L'information de fin de parcours peut être donnée par écrit ou téléphoniquement dans les mêmes conditions que la demande d'autorisation. Si à l'extrémité de son parcours le lorry est déraillé en pleine voie et que l'information de fin de parcours est donnée à un signaleur, cette information doit être retransmise au chef de gare d'où est parti le lorry par assimilation à ce qui se fait pour les trains garés dans une installation intermédiaire (R.G.S., fasc. II — T. II, Art. 147).

a) Information par écrit :

— est inscrite par le conducteur au verso des feuillets utilisés lors de la demande d'autorisation;

— mentionne la date et l'heure de fin de parcours et est signée par le conducteur et le chef de gare (ou le signaleur).

Chaque feuillet est ensuite remis à son destinataire.

Si l'autorisation a été accordée par téléphone, l'information de fin de parcours est inscrite dans les conditions prévues ci-dessus, mais par décalque sur les trois feuillets restés en possession du conducteur.

b) Information téléphonique :

— s'échange dans les mêmes conditions que la demande d'autorisation téléphonique prévue à l'article 10 b.

**E. — MESURES A PRENDRE EN CAS DE DETRESSE
OU D'ACCIDENT.**

ART. 17. — Lorsque par suite de **détresse** ou **d'accident**, l'occupation de la voie par le lorry se prolonge au-delà de l'heure prévue, le lorry est considéré comme obstacle à la circulation et doit être protégé comme tel.

En dehors de ces cas, le lorry est normalement protégé par les signaux fixes.

**F. — CIRCULATION EN CAS DE TRAVAUX SUR
VOIE HORS SERVICE D'UNE LIGNE A DOU-
BLE VOIE.**

ART. 18. — La circulation du lorry est règlementée par une instruction locale temporaire pour travaux.

CHAPITRE II.

CIRCULATION DES DRAISINES ET TRACTEURS.

A. — GENERALITES.

ART. 19. — Définitions.

1. Draisine légère et tracteur léger.

Par draisine légère ou tracteur léger, on entend un véhicule moteur ne faisant pas fonctionner les contacts de rails (fig. 2).

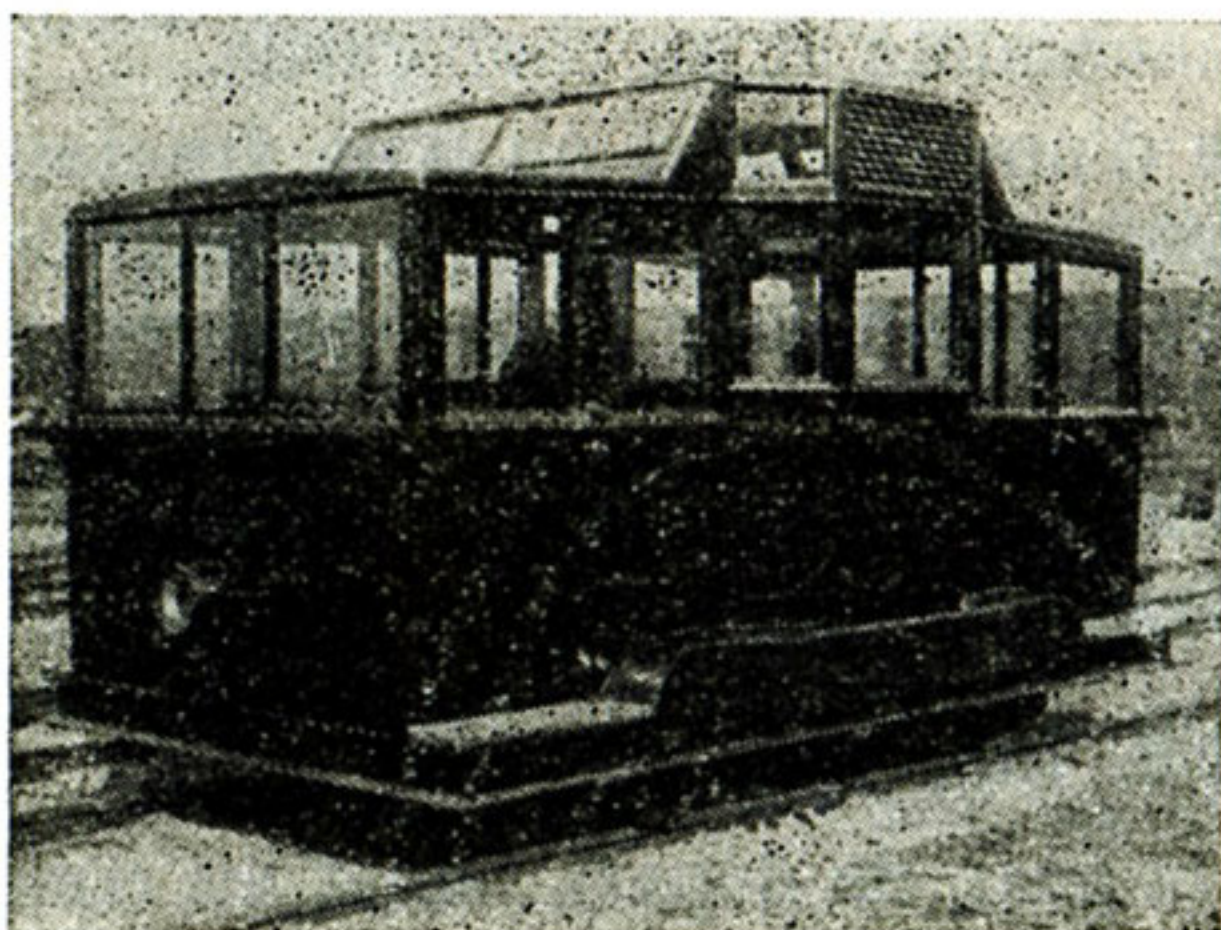


Fig. 2.

2. Draisine lourde et tracteur lourd.

Une draisine lourde (ou un tracteur lourd) fait fonctionner les contacts de rails (pédales). Ce véhicule porte à l'avant une lanterne à verre opalin avec triangle noir (fig. 3).

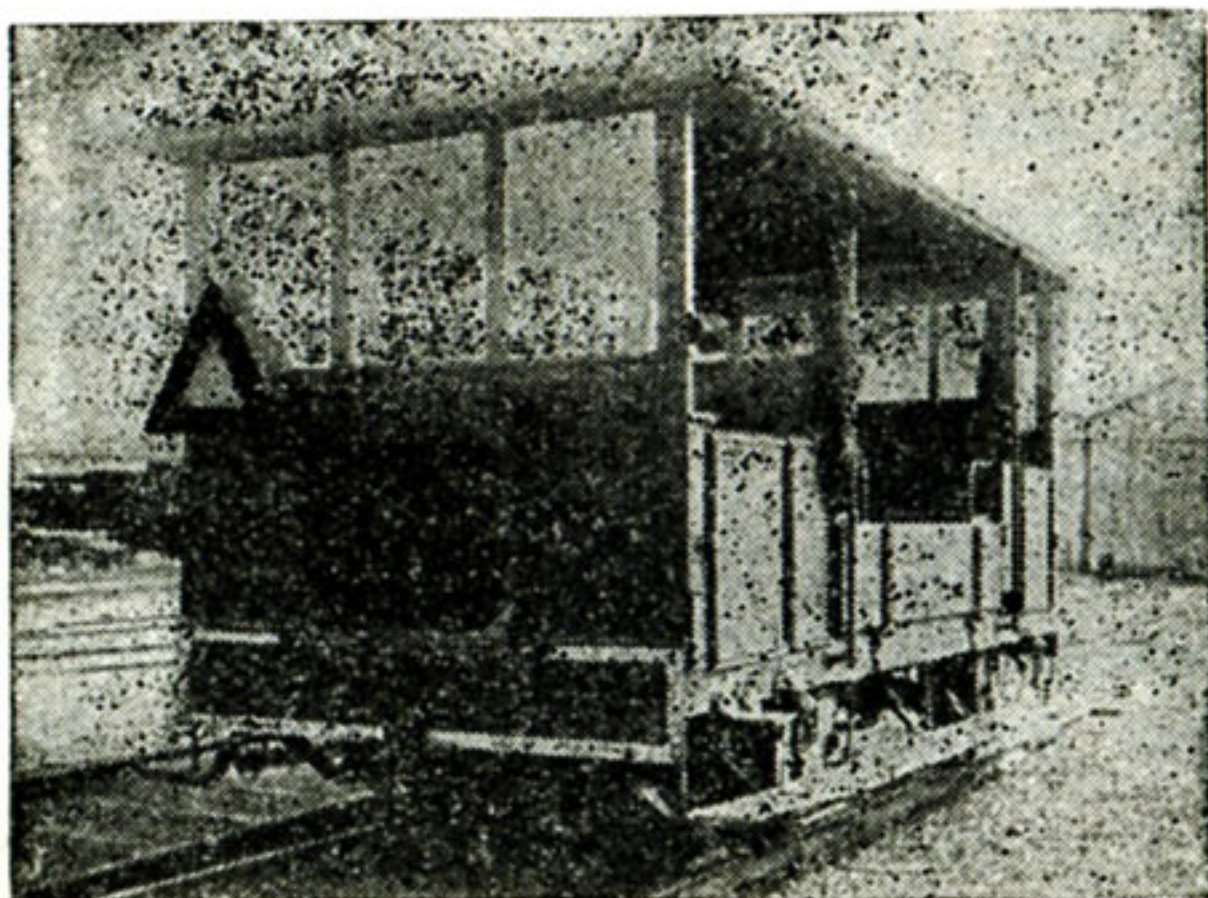


Fig. 3.

ART. 20. — Utilisation.

Les draisines sont destinées en ordre principal au transport de personnes.

Les tracteurs servent à la fois au transport de personnes et de matériel ou à la remorque de wagons ou de lorries.

ART. 21. — Conduite d'une draisine ou d'un tracteur.

a) Compétence.

Le conducteur est seul responsable de la marche de la draisine ou du tracteur; il remplit à la fois les fonctions dévolues au machiniste et au chef-garde.

La conduite d'une draisine ou d'un tracteur est confiée aux agents ayant réussi un examen d'aptitude, à la suite duquel une attestation leur a été délivrée par leur chef immédiat.

Le conducteur de draisine doit toujours être porteur de cette attestation.

b) FEUILLE DE ROUTE V 459.

Les conducteurs de draisine utilisent la feuille de route V 459 (annexe I);

1^o Avant le départ.

Le conducteur porte au recto de la feuille de route les indications suivantes :

le groupe, la date, la nature de l'engin; ses nom, prénoms et qualification; l'origine et la fin des parcours. Il remet ensuite le formulaire au chef de la gare de départ, qui y mentionne :

— au recto : les numéro et date du télégramme circulaire (Dcl) ou du bulletin de modification d'horaires (Bnx);

— au verso : dans les colonnes 1, 2 et 3, l'horaire prévu.

2^o En cours de route, à chaque arrêt prévu dans une gare et en fin de parcours :

Les chefs de gare intéressés indiquent dans la colonne 4 au verso, les heures réelles d'arrivée et de départ.

Le conducteur porte au recto dans les cases ad hoc toutes indications relatives aux travaux éventuellement exécutés au véhicule, tous renseignements et observations utiles.

Les colonnes 5 et 6 au verso contiennent respectivement les observations et visas divers éventuels.

3^o Après le parcours.

La feuille de route V 459 est remise à l'ajusteur-garagiste ou à l'agent de maîtrise chargé de la tenue des feuilles de présence et de répartition; celui-ci remplit la dernière case au verso et transmet le document sans délai à l'IPV.

Tout fonctionnaire utilisant une draisine doit, avant le départ, vérifier si l'horaire inscrit au verso correspond bien à son programme de visite et doit faire rectifier si possible les discordances par le chef de gare.

ART. 22. — Signaux mobiles dont doit être muni le conducteur de la draisine.

- deux drapeaux rouges;
- un drapeau jaune;
- un drapeau vert;
- deux lanternes à quatre couleurs;
- trois pétards;
- un cornet d'appel.

Le conducteur doit être porteur d'allumettes pour pouvoir éventuellement allumer les lanternes.

ART. 23. — Signaux portés par les draisines et tracteurs.

a) Draisine lourde roulant seule :

- 1^o le jour : à l'avant : une lanterne à verre opalin avec triangle noir;
à l'arrière : le signal d'arrière constitué par une lanterne avec verre rouge à bord blanc ou un disque rouge à bord blanc.
- 2^o la nuit : par temps de brouillard ou en tunnel :
à l'avant : une lanterne allumée à verre opalin avec triangle noir;
à l'arrière : une lanterne allumée à feu rouge.

b) Draisine légère ou tracteur léger roulant seul.

- 1^o le jour : à l'avant : une lanterne à verre transparent incolore;
à l'arrière : le signal d'arrière constitué par une lanterne avec verre rouge à bord blanc ou un disque rouge à bord blanc.
- 2^o la nuit, par temps de brouillard ou en tunnel :
à l'avant : une lanterne à feu blanc;
à l'arrière : une lanterne à feu rouge.

B. — CIRCULATION DES DRAISINES LOURDES ET TRACTEURS LOURDS.

ART. 24. — Un tracteur lourd ou une draisine lourde sont assimilés en tous points à un train ou à une locomotive seule, suivant qu'il ou elle remorque ou non un véhicule.

C. — CIRCULATION DES DRAISINES LEGERES ET TRACTEURS LEGERS.

ART. 25. — **Avis de mise en marche.**

L'avis de mise en marche d'une draisine légère doit être donné de la même façon que celui d'un train extraordinaire. En cas d'urgence, la draisine légère est soumise à toutes les prescriptions relatives à une locomotive de secours.

ART. 26. — **Ordre de départ.**

Le départ d'une draisine légère de chaque gare ou dépendance où un arrêt est prévu est subordonné à l'ordre de départ donné par le chef de gare (voir R.G.E., Fascicule 123.04).

ART. 27. — **Vitesse autorisée.**

Les draisines légères doivent toujours observer la marche à vue; leurs horaires sont établis sur la base d'une vitesse maximum de 40 km/h.

ART. 28. — **Circulation en gare.**

Dans les gares, le conducteur de la draisine est sous les ordres immédiat du chef de gare.

ART. 29. — **Circulation en ligne.**

Le conducteur de la draisine légère ou du tracteur léger annonce son passage par un coup allongé du klaxon ou du cornet aux postes de signalisation, aux passages à niveau gardés et non gardés, à l'approche des gares, entre les quais à voyageurs, au croisement de trains et en tunnel.

A hauteur des postes de signalisation, il s'assure qu'aucun obstacle (train ou rame) ne masque son passage au signaleur; au besoin il ralentit et s'arrête jusqu'à ce que son passage ait été constaté.

Le parcours d'une draisine légère ou d'un tracteur léger est annoncé aux passages à niveau gardés comme celui d'un train.

Aux passages à niveau non gardés le conducteur doit réduire sa vitesse de façon à pouvoir s'arrêter si un obstacle surgit.

ART. 30. — Circulation en cas d'interruption des communications téléphoniques.

En principe, la circulation des draisines légères est interdite en cas d'interruption des communications téléphoniques; si, exceptionnellement une draisine légère circule ou doit circuler dans ces conditions, elle est assimilée à un train.

D. — DETRESSE OU ACCIDENT SURVENANT A UNE DRAISINE.

ART. 31. — Protection de la draisine.

La draisine est protégée sur la voie qu'elle parcourt et sur la voie voisine si elle y crée un obstacle, comme s'il s'agissait d'un train.

ART. 32. — Dégagement de la ou des voies.

Les mesures à prendre sont celles prévues pour un train.

En cas de détresse, demande de secours, rupture d'attaches, accident, etc., le conducteur utilise le formulaire I.C. 43.

CHAPITRE III.

OBSERVATION DES SIGNAUX PAR LES VEHICULES LEGERS.

(Lorries, draisines légères, tracteurs légers, auto rail-route).

ART. 33. — Les véhicules légers (lorries, draisines légères, tracteurs légers, auto rail-route) ne faisant pas fonctionner les contacts de rails (pédales), des règles particulières régissent leur circulation, en ce qui concerne l'observation des signaux dans les installations munies de pédales.

ART. 34. — **Block-system.**

Sur les lignes exploitées au **block-system** automatique un véhicule léger circule comme un train.

L'admission du train qui succède à un véhicule léger dans un tronçon muni de signaux automatiques est subordonnée à l'échange des annonces D-Dz pour tout le tronçon parcouru par le véhicule léger et des annonces A-B pour le train que l'on veut admettre.

Sur les lignes exploitées au **block-system** par **appareils enclenchés**, ce mode d'exploitation est considéré comme inexistant pour les véhicules légers et le **block-system** par **téléphone** est appliqué intégralement.

Sur les lignes exploitées au **block-system** par **téléphone** ce mode d'exploitation est appliqué intégralement pour les véhicules légers.

Le terme « lorry » ou « draisine », ou « auto rail-route » ou le numéro du document annonçant le parcours remplace le numéro du train dans les annonces et les inscriptions aux carnets de block.

L'admission d'un véhicule léger dans une section de block restant occupée, par suite d'une obstruction de la voie est autorisée dans les mêmes conditions que celles des éléments de secours.

ART. 35. — Observation des signaux.

Les véhicules légers doivent respecter tous les signaux fixes et mobiles au même titre que les trains.

Lorsque le véhicule doit être garé à l'improviste, le signaleur doit le faire arrêter au signal avant d'ouvrir ce dernier.

Les signaux fixes enclenchés par une pédale de block ou par une pédale de fin d'itinéraire ne peuvent être ouverts pour autoriser le passage des véhicules légers. Ces signaux sont franchis dans les conditions ci-après :

a) Signal situé à proximité du poste qui le manœuvre.

Un signal fermé, situé à proximité du poste qui le manœuvre, peut être franchi, par un véhicule léger, moyennant présentation du signal mobile vert par le desservant du poste.

Toutefois, le signal mobile jaune est présenté pour garer le véhicule léger ou pour autoriser un mouvement de manœuvre lorsque le signal de manœuvre ne peut être ouvert. Si l'entrée en garage du véhicule léger n'est pas prévue, le signaleur doit le faire arrêter avant de lui présenter le signal mobile jaune.

Le signaleur ne peut présenter le signal mobile de passage pour un véhicule léger arrivant d'un autre poste qu'après avoir reçu de ce poste l'annonce de l'entrée en section, et, pour un véhicule léger partant vers une ligne à simple voie, qu'après avoir échangé, avec le chef de gare, les annonces Sl-Slz.

Un signal franchissable dans ces conditions porte, sur la face avant du fût, à hauteur d'homme, en noir sur fond blanc, la silhouette d'un drapeau déployé (fig. 4).

Pour un même véhicule léger un poste ne peut présenter le signal mobile de passage que pour un seul signal.

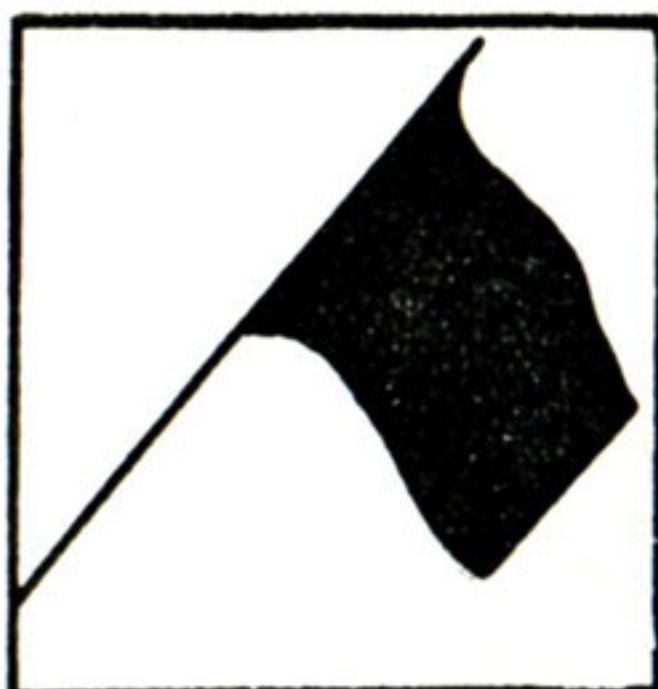


Fig. 4.

Cas particulier.

Lorsqu'à un poste de block, deux ou plusieurs véhicules légers se présentent simultanément, le signal mobile de passage doit être présenté de façon à ne pas créer de confusion.

Avant d'autoriser le passage d'un des véhicules un signal mobile d'arrêt sera placé dans la voie parcourue par l'autre véhicule.

b) Signal éloigné du poste qui le manœuvre.

Ce signal porte une armoire contenant un téléphone à l'usage exclusif du personnel roulant. On distingue deux cas :

1^o l'armoire téléphonique porte en rouge sur fond blanc, la lettre T seule entre deux lisérés (fig. 5).



Fig. 5.

Ce signal ne peut être franchi en position fermée par un véhicule léger qu'après autorisation téléphonique (voir fascicule IV, art. 106 b). A cet effet, le conducteur du véhicule se met en communication avec le signaleur et complète le premier feuillet libre d'un carnet E.S. 422 déposé dans l'armoire téléphonique; il annexe ce feuillet selon le cas à son carnet de sécurité E.S. 427bis (lorry ou auto rail-route) ou à sa feuille de route V. 459 (draisine légère, tracteur léger ou auto rail-route).

Exemple d'ordre de dépassement (E.S. 422) transmis par téléphone.

E.S. 422.		A.R.S. - R.G.S. IV - Tit. II.			
(B)					
BEVEL TOT VOORBIJRIJDEN		ORDRE DE DEPASSEMENT			
N ^r - N ^o	Sein — Signal	Trein — Train			
23	M 28	<i>Lorry ou Draisine ou Autorail-Route</i>			
Antwoord — Réponse					
N ^r of (1)	Naam en handteken v. afleve- raar (2)	N ^o ou (1)	nom et signature du déli- vreur (2)	Datum Date	Uur Heure
	18			10.9.56	9.05
Reden (3)			Motif (3)		
Storing Verkeer op tegenspoor (4)			Dérangement Circulation à contre-voie (4)		
(1) Bevel overgemaakt per telefoon. (2) Stationschef, seingever of lader. (3) Doorhalen wat niet past. (4) Zie ommezijde.			(1) Ordre transmis par téléphone. (2) Chef de gare, signaleur ou chargeur. (3) Biffer les mentions inutiles. (4) Voir au verso.		

N.B. — Dans le cas où le véhicule léger est garé directement, l'ordre indique dans la case « Numéro réponse » qu'il s'agit d'un garage direct.

Modèle des inscriptions à faire au carnet de block (E.S. 478) :

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
18	23	M. 28	Lorry ou Draisine ou Auto rail- route	E.S. 422	18	9.05

Si le téléphone est dérangé, le conducteur du véhicule léger se conforme aux règles prescrites dans ce cas pour les trains.

2° L'armoire téléphonique porte entre les lisérés, en dessous de la lettre T, une croix de Saint-André noire et la silhouette noire d'un lorry (fig. 6).

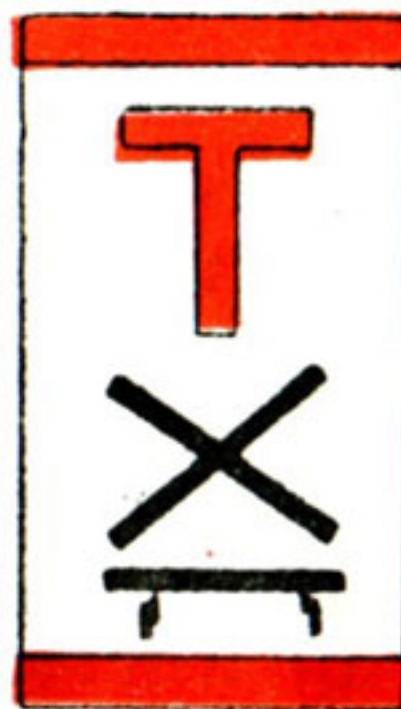


Fig. 6.

Ce signal peut être franchi sans formalités par les véhicules légers.

ART. 36. — Garage par rebroussement.

Si par suite d'enclenchement par pédale, la palette de manœuvre ne peut être ouverte pour le véhicule léger, il est procédé comme il est dit à l'art. 35 ci-dessus. Dans le cas où le signal ne doit pas être dépassé pour permettre le garage par rebroussement, un ordre verbal du chef de gare suffit. Dans tous les cas le chef de gare présente au véhicule léger le signal mobile jaune.

ART. 37. — Circulation du lorry sur les lignes à exploitation simplifiée où toute circulation des trains de voyageurs a été supprimée.

Par dérogation aux prescriptions ci-dessus, la mise sur rails et la circulation des lorries sur les lignes précitées pourra se faire, en dehors des heures de circulation des trains de marchandises réguliers prévus aux tableaux horaires sous la protection des signaux mobiles d'arrêt, comme il est prescrit au R.G.S., Fascicule I, Titre II, article 110, sans utilisation du carnet E.S. 427bis.

Le lorry sera donc, pendant son parcours, suivi à une distance de 1000 m par un agent présentant le drapeau rouge et muni d'un cornet.

Sur les lignes à voie unique, il sera en outre précédé à 1000 m d'un agent muni des mêmes signaux.

A l'approche d'un train, ces agents agiteront le drapeau rouge et donneront en même temps des coups de cornet brefs et répétés jusqu'à l'arrêt du train.

Pendant tout le parcours du lorry ils veilleront à garder la distance de couverture d'au moins 1000 m afin d'assurer la protection du lorry aussi longtemps qu'il occupe la voie.

Les prescriptions réglementaires restent toutefois d'application lorsque la mise sur rails se fait dans une gare tête de ligne, sauf qu'il n'est pas donné d'avis de fin de parcours.

Les termes « heures de circulation » doivent s'entendre comme suit : à partir de 15 minutes avant l'heure de départ du train régulier de la dépendance située en amont du point où le lorry doit être mis sur rails jusqu'après le passage du train à ce point.

CHAPITRE IV.

CIRCULATION SUR RAILS DES AUTOS RAIL-ROUTE DE DEPANNAGE.

A. — GENERALITES.

ART. 38. — Définition.

Par auto rail-route, on entend un véhicule moteur qui peut circuler soit sur la route, soit sur les rails. Elle s'engage de la route sur les rails et inversement ou bien dans une gare, ou bien à un passage à niveau gardé ou situé à proximité d'un poste de block en service.

ART. 39. — Utilisation.

L'auto rail-route est destinée au transport du personnel chargé de l'entretien et de la levée des dérangements survenant aux lignes caténares.

ART. 40. — Conduite d'une auto rail-route. — Permis de conduire.

Le conducteur doit être reconnu apte à conduire une auto rail-route tant sur la route que sur la voie ferrée; après avoir satisfait à un examen d'aptitude, il obtiendra une attestation signée par le chef immédiat.

Le conducteur doit toujours être porteur de cette attestation; il est seul responsable de la marche du véhicule.

ART. 41. — Signaux mobiles dont doit être muni le conducteur de l'auto rail-route.

Le conducteur doit être en possession de :

- deux drapeaux rouges;
- un drapeau jaune;
- un drapeau vert;
- deux lanternes à quatre couleurs;
- trois pétards;
- deux cornets d'appel.

En outre, il doit avoir sur lui une boîte d'allumettes pour pouvoir éventuellement allumer les lanternes.

ART. 42. — Signaux portés par l'auto rail-route lorsque celle-ci circule sur la voie ferrée.

Lorsque l'auto rail-route circule sur la voie ferrée, elle doit porter les signaux prévus à l'article 23, b) de ce titre (Draisines légères).

B. — FORMALITES A REMPLIR AVANT LA CIRCULATION SUR RAILS D'UNE AUTO RAIL-ROUTE.

ART. 43. — La mise sur rails et le départ d'une auto rail-route est subordonnée aux mêmes règles que celles prescrites pour la mise sur rails et le départ d'un lorry.

La réglementation relative à ce véhicule lui est donc applicable (voir art. 9 de ce titre).

La circulation de l'auto rail-route peut cependant avoir lieu la nuit et par tout temps.

La mise sur rails étant de nature à pouvoir engager la voie voisine, elle ne peut se faire que sous la couverture des signaux fixes dans les deux sens de marche et moyennant autorisation expresse du chef de gare.

Dès que l'auto rail-route est mise sur rail, le conducteur doit en informer le chef de gare par une communication complémentaire.

ART. 44. — Demande d'autorisation de parcours.

Le conducteur doit être porteur du carnet de sécurité E.S. 427bis (art. 5 de ce titre) et les formalités à remplir sont identiques à celles exigées pour la demande et l'octroi de l'autorisation de circulation d'un lorry (art. 10 à 12 de ce titre). ~~Le conducteur s'informe également de l'heure de passage du premier train sur la voie voisine.~~

C. — MESURES DE SECURITE A OBSERVER PENDANT LA CIRCULATION SUR RAILS DE L'AUTO RAIL-ROUTE.

ART. 45. — Vitesse autorisée.

La vitesse autorisée est la vitesse autorisée sur la ligne.

ART. 46. — Pendant la circulation de l'auto rail-route, le conducteur se conforme aux prescriptions des articles **14** et **15** de ce titre.

La circulation normale sous les lignes caténaïres doit se faire avec plate-forme abaissée et verrouillée : le long côté de celle-ci doit être parallèle à la voie parcourue; la plate-forme relevée, même partiellement, engage le gabarit des installations fixes; elle ne peut jamais être manœuvrée en engageant le gabarit d'une voie adjacente ouverte à la circulation et elle ne peut être relevée si la caténaire qui la surplombe est sous tension.

D. — FORMALITES A REMPLIR A LA FIN DU PARCOURS SUR RAILS DE L'AUTO RAIL-ROUTE.

Page 29. — Art. 47.

La mise hors-rails étant de nature à engager la voie voisine, elle ne peut se faire que sous la couverture des signaux fixes dans les deux sens de marche et moyennant autorisation expresse du chef de gare.

Après mise hors-rails le conducteur de l'auto rail-route applique les prescriptions de l'art 16 de ce titre pour donner l'information de fin de parcours.

*
**

E. — MESURES A PRENDRE EN CAS DE DETRESSE OU D'ACCIDENT.

ART. 48. — Protection de l'auto rail-route.

L'auto rail-route est protégée sur la voie qu'elle parcourt et sur la voie voisine si elle y crée un obstacle, comme s'il s'agissait d'un train.

ART. 49. — Dégagement de la ou des voies.

Les mesures à prendre sont celles prévues pour un train.

En cas de détresse, demande de secours, accidents, etc. le conducteur utilise le formulaire IC 43.

F. — OBSERVATION DES SIGNAUX PAR L'AUTO RAIL-ROUTE.

ART. 50. — En circulation sur la voie ferrée l'auto rail-route est assimilée à un véhicule léger; les prescriptions des articles 33 à 36 de ce titre doivent être observées pour ce véhicule.

G. — CAS D'APPLICATION.

ART. 51.

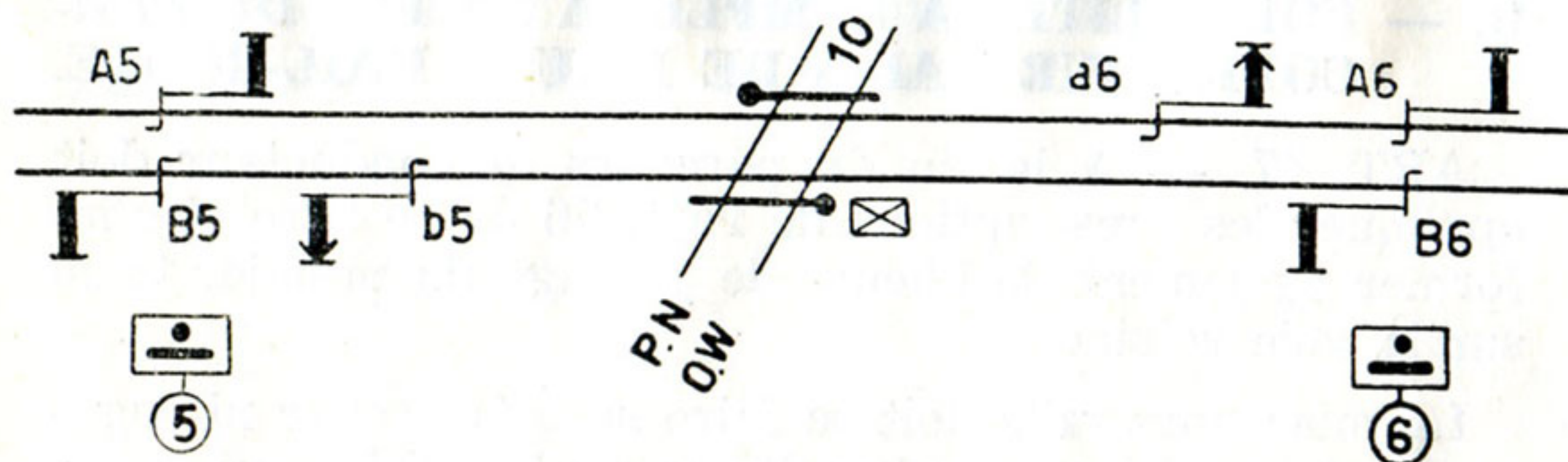


Fig. 7.

Le P.N. est en relation téléphonique avec le poste de block 5.

1^{er} cas. — L'auto rail-route doit circuler à voie normale du P.N. 10 vers le poste de block 6.

Le conducteur de l'auto, en se servant du téléphone installé au P.N. 10 demande téléphoniquement au poste de block 5 l'autorisation pour la mise sur rails du véhicule, il complète le feuillet blanc du carnet E.S. 427bis conformément aux prescriptions de l'art. 10 de ce titre, **en stipulant qu'il s'agit d'une auto rail-route** (demande de l'autorisation par téléphone).

Le signaleur du block 5 applique les mesures prescrites pour la circulation du véhicule comme s'il s'agissait d'un lorry (Art. 9 de ce titre et 147 d. du R.G.S., fasc. II, titre II) et se conforme aux directives qui lui sont données par le chef de gare voisin en vue de couvrir la mise sur rails, par signaux fixes dans les deux sens de marche.

L'autorisation est alors accordée au conducteur qui complète son carnet E.S. 427bis en conséquence.

Après mise sur rails le conducteur échange avec le chef de gare, via le signaleur du block 5, la communication complémentaire dont il est question à l'art. 43 de ce titre pour l'avertir de ce que la couverture de la voie voisine n'est plus nécessaire.

Si la circulation de l'auto est prévue jusqu'à un endroit situé à l'aval du poste de block 6, ce poste prend les mesures qui s'imposent pour protéger le parcours au delà du poste de block 6.

Si le parcours de l'auto est prévu jusqu'à un P.N. gardé situé en amont du poste de block 6, le conducteur demande la mise hors rails et annonce téléphoniquement la fin du parcours au poste avec lequel il peut se mettre en relation; le carnet E.S. 427bis est complété comme indiqué à l'art. 16 b) de ce titre.

Lorsque le parcours se termine à un poste de block ou dans une gare, le conducteur procède comme indiqué à l'art. 16 a) de ce titre.

2^e cas. — L'auto doit circuler à voie normale du P.N. 10 vers le poste de block 5.

Le conducteur procède comme au 1^{er} cas pour la demande et l'octroi de l'autorisation téléphonique ainsi que pour l'avis de mise sur rails.

Le poste de block 5 prend avec le poste de block 6 les mesures prescrites pour la protection du véhicule.

A la fin du parcours, le conducteur procède comme au 1^{er} cas.



Feuille de route - Geleidebrief

Trasines et tracteurs - Trainsies en tractoren.

Direction de la Voie.
Directie van de Baan.
Groupe de
Groot

Nel } N° du
Bux (1) } N° van 19...

Journée du 19...
Dag van

Engin Tuig		Conducteur Bestuurder		Parcours Rit	
Type Type	N° N°	Nom et prénoms Naam en voornaam	Qualification Hoedanigheid	De Van	A Tot
Léger / Lourd (1) Licht / Zwaar (1)					
Léger / Lourd (1) Licht / Zwaar (1)					
Léger / Lourd (1) Licht / Zwaar (1)					

Voir détails au verso
zie omstandige opgave op keerzijde

Heures d'exécution Uur van uitvoering		Désignation succincte des travaux non prévus exécutés à l'engin Beknopte aanduiding der niet voorziene uitgevoerde werken aan het tuig	Normes Normen			Temps Tijd		Visas Visas
De Van	A Tot		N° N°	Valeur Waarde	Nombre de pièces Getal stukken	Alloués Toegekend	Réalisés Uitgevoerd	
		1° Préparatoires avant le départ Worberedingen voor het vertrek.						
		2° Autres travaux en cours de route. Andere werken onderweg						

Renseignements divers. - Verschillende inlichtingen.

	Index kilo- métrique Kilometer- aanwijzer	Consommation en Verbruik in		Service employeur Beutiligende dienst
		Carburant	Lubrifiant Smer/ol	
A la prise de service Bij aanvang van de dienst Reapprovisionnement dans la journée Herbevoorrading in de dag	XXXXXXXX			Compte d'imputation Aanschrijvingsrekening
A la cessation du service Bij het eindigen van de dienst Soit dans la journée Hetzij in de dag	XXXXXXXX			Fonctionnaire transport ou chargement Reizende ambtenaar of lading
Total Totaal				

Observations (Lames, incidents, avaries, infractions aux mesures de sécurité, etc.)
Aanmerkingen (Lamme, incidenten, beschadigingen, inbreuken op veiligheidsmaatregelen)

A remplir par le conducteur.
Om te vullen door de bestuurder.

(1) Biffer la mention inutile - Onnodige doorkruisen.

Destinataire: J.P.V. a
Bestemming: J.P.V. te
Date de vooi:
Datum van verreiding:

Cette feuille, dûment complétie, est à transmettre par l'ajusteur/garagiste à l'Ip.
par la voie la plus rapide.
Dit blad zorgvuldig ingevuld is door de bankwerker/garagist langs de snelste
weg aan Ip over te maken.

Délai de garde: 2 ans. - Bewaringstermijn: 2 jaar.

Annexe I au R. 55 - Form. IV - titre I
Bijlage I van het R. 55 - Form. IV - titel I

Imprimerie de la S.N.C.B.
Dirigeant : R. VERMEULEN
21, rue de Louvain, 21
— BRUXELLES —
- 99640-9-52 (11.700) -