

11ES/61



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 II — SITUATIONS ANORMALES
D'EXPLOITATION

1961



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 II — SITUATIONS ANORMALES
D'EXPLOITATION

1961

R. G. S.

FASCICULE IV.

DIVERS.

TITRE II. — SITUATIONS ANORMALES D'EXPLOITATION.

SOMMAIRE.

CHAPITRE I.

Pages

Signaux d'arrêt franchis en position fermée.

A. Formalités de dépassement d'un signal d'arrêt fermé (art. 101 à 130)	5
B. Formalités extraordinaires de dépassement d'un signal d'arrêt fermé non muni de l'œilletton de franchissement allumé en permanence (art. 131 à 139)	40
C. Signaux franchis irrégulièrement (art. 140 à 144)	48
D. Prescriptions spéciales applicables aux postes de signalisation à manœuvre mécanique (art. 145 à 147)	50
E. Prescriptions spéciales applicables aux postes de signalisation à manœuvre électrique (art. 148 à 151)	53

CHAPITRE II.

Modification d'un itinéraire tracé.

A. Définition (art. 152)	63
B. Mesures à prendre par le signaleur lorsque le signal couvrant l'itinéraire n'a pas encore été ouvert (art. 153 et 154)	63
C. Mesures à prendre par le signaleur lorsque le signal couvrant l'itinéraire est ouvert (art. 155 à 157)	64

CHAPITRE III.

Pages

Fermeture intempestive d'un signal.

- A. Mesures générales (art. 158 et 159) 67
- B. Mesures spéciales (art. 160 à 164) 67

CHAPITRE IV.

Réception d'un train sur une voie partiellement occupée ou sur une voie non occupée autre que celle sur laquelle il est reçu habituellement.

- A. Réception d'un train sur une voie partiellement occupée (art. 165 et 166) 71
- B. Réception d'un train sur une voie non occupée autre que celle sur laquelle il est reçu habituellement (art. 167 à 170) 73

CHAPITRE V.

Train à faire vérifier.

- (art. 171 à 173) 75

CHAPITRE VI.

Protection de cisaillement lors d'une manœuvre qui s'effectue par temps de brouillard ou de chute de neige.

- (art. 174) 77

TITRE II.

SITUATIONS ANORMALES D'EXPLOITATION.

CHAPITRE I.

SIGNAUX D'ARRET FRANCHIS EN POSITION FERMEE.

A. — FORMALITES DE DEPASSEMENT D'UN SIGNAL D'ARRET FERME.

ART. 101. — Principes.

a) Le dépassement d'un signal imposant l'arrêt n'est autorisé que si le machiniste (1) est en possession d'un ordre de dépassement complété réglementairement.

Dans les cas particuliers prévus par le présent règlement, cette formalité peut cependant être simplifiée.

b) Un ordre de dépassement ne vaut que pour un seul dépassement et un seul signal.

Toutefois, l'ordre de dépassement délivré pour un signal autorisant le départ d'un faisceau vaut aussi pour le signal à fleur de sol placé en tête de la voie occupée par le train.

c) Le machiniste est chargé de toutes les formalités à accomplir au signal à dépasser.

Lorsque le chef de train est un agent du service de l'Exploitation, il est cependant chargé de toute démarche qui obligerait le machiniste à s'éloigner de son train.

(1) Dans le présent règlement, on entend par machiniste : le conducteur d'un véhicule moteur (en cas de multiple traction, celui desservant le frein continu).

Dans ce cas, le chef de train remet au machiniste les documents qu'il a recueillis au cours de sa démarche et inscrit à la feuille de travail du machiniste toute autre indication ou instruction à l'adresse de celui-ci.

Il fait parapher la feuille de travail par le machiniste.

d) Avant la mise en marche d'un convoi qui doit dépasser un signal à la faveur d'un ordre de dépassement, le machiniste émet, à l'aide du klaxon ou du sifflet, le signal acoustique prévu.

e) Si le signal à dépasser remplit la fonction d'avertisseur ou est suivi d'un signal d'arrêt non répété, le machiniste règle la vitesse du convoi de façon à respecter les indications du signal d'arrêt suivant.

f) Un ordre de dépassement délivré au machiniste d'un véhicule moteur électrique constitue en même temps ordre de relèvement des pantographes.

g) Un signal douteux est à considérer comme fermé.

Les agents habilités à délivrer l'ordre de dépassement sont tenus de le faire à la requête d'un machiniste qui déclare avoir aperçu le signal sous un aspect douteux.

h) Les règles relatives aux formalités de dépassement, applicables aux véhicules légers, sont indiquées au R.G.S., Fasc. IV, Tit. I.

i) Les formalités de dépassement des signaux mobiles d'arrêt, MR et ALL sont identiques à celles prévues pour les signaux d'arrêt non pourvus de l'œilleton de franchissement (art. 109 et suivants ci-après) et du téléphone.

ART. 102. — **Formulaires utilisés.**

a) **Simple**s :

E.S. 421 (Art. 105);

E.S. 422 (Art. 109).

b) **Combinés** :

E.S. 421 + 379 (Art. 108c);

E.S. 422 + 378 (Art. 116);

E.S. 422 + 379 (Art. 117);

E.S. 422 + 378 + 379 (Art. 120);

E.S. 422 + 378 + 379 + 380 (Art. 120).

Les formulaires combinés sont utilisés pour autoriser le dépassement d'un signal outre le respect d'obligations complémentaires. Ils ne peuvent pas être remis de la main à la main.

Un formulaire combiné constitue un tout dont il est interdit, au moment de l'emploi, d'annuler une partie quelconque; chacune d'elles impose des obligations qui doivent être respectées dans tous les cas.

ART. 103. — Modalités d'emploi des formulaires.

Les formulaires à déposer dans les armoires ad hoc sont mis en place :

- **En gare**, par les soins du chef de gare;
- **En pleine voie**, par les soins du chef de section E.S.

Ces formulaires doivent être au préalable :

- a) Complétés dans les cases entourées d'un trait gras;
- b) Simplifiés en biffant les rubriques ou compartiments qui ne sont pas à utiliser.

Toute indication portée aux formulaires doit être lisible et indélébile.

I. — SIGNAL MUNI DE L'ŒILLETON DE FRANCHISSEMENT ALLUME EN PERMANENCE.

ART. 104. — Caractéristiques apparentes du signal.

Ce signal est du type lumineux. La face antérieure de son fût porte, en plus de l'œilleton de franchissement, une couronne blanche sur fond noir (fig. 1) et une armoire dont la face, dirigée vers les trains auxquels le signal s'adresse, se présente comme indiqué à la fig. 2.



Fig. 1.



Fig. 2.

La couronne (fig. 1) rappelle que l'œilleton est à considérer comme allumé en permanence.

L'armoire contient des formulaires E.S. 421.

ART. 105. — Ordre de dépassement E.S. 421.

L'annexe I en donne une reproduction.

Les cases « Signal » et « Ligne » renseignent l'identité du signal et le numéro de la ligne à laquelle le signal se rapporte.

La fig. 3 donne un exemple d'ordre de dépassement qui concerne le signal A 214 de la ligne 25 et le train 1358 du 8.11.1961.

ART. 106. — Formalités à remplir par le machiniste.

Lorsque pareil signal doit être dépassé en position fermée, le machiniste détache le premier feuillet libre du carnet E.S. 421 fixé dans l'armoire placée sur le signal, l'emporte et reprend sa marche.

Ce document impose la marche à vue jusqu'au pied du signal d'arrêt suivant, même si le machiniste aperçoit ce signal ouvert.

Après avoir complété le document (n° du train et date), le machiniste en remet la partie inférieure à la première gare où le train fait normalement arrêt s'il est possible d'effectuer cette dernière opération sans occasionner de retard au train, ou à une autre gare où l'arrêt est prévu.

L'autre partie du formulaire est jointe à la feuille de travail.

Si après avoir prélevé le formulaire E.S. 421 le machiniste constate l'ouverture du signal, il inscrit la mention « Annulé » sur le document, l'emporte et reprend sa marche normale.

Le formulaire annulé est joint à sa feuille de travail.

Si, exceptionnellement, l'armoire est dépourvue de formulaires E.S. 421, le machiniste est autorisé à dépasser le signal sans formalités en respectant la marche à vue et une vitesse maximum de 20 km/h jusqu'au pied du signal d'arrêt suivant. Si le machiniste est lui-même chef de train, il doit préalablement faire mention du dépassement à sa feuille de travail; s'il n'est pas chef de train, la mention peut être faite à la fin du parcours. Information de cette anomalie est donnée à la première gare où le train fait arrêt.

E.S. 421.

R.G.S. - A.R.S. IV - Tit. II.

ⓑ



**ORDRE
DE DEPASSEMENT
AVEC MARCHÉ A VUE**

**BEVEL
TOT VOORBIJRIJDEN
MET RIJDEN OP ZICHT**

Signal -- Sein	Ligne Baan	Train -- Trein	Date - Datum
A214	25	1358	8. 11. 61

A joindre à la feuille de travail

Bij het werkblad te voegen

E.S. 421.

R.G.S. - A.R.S. IV - Tit. II.

ⓑ



**ORDRE
DE DEPASSEMENT
AVEC MARCHÉ A VUE**

**BEVEL
TOT VOORBIJRIJDEN
MET RIJDEN OP ZICHT**

Signal -- Sein	Ligne Baan	Train -- Trein	Date - Datum
A214	25	1358	8. 11. 61

A remettre à une gare

In een station af te geven

Délai de garde : 3 mois. -- Bewaringstermijn : 3 maand.

Fig. 3.

			
			
<p>RECEIVED</p> <p>THE UNIVERSITY OF</p> <p>THE STATE OF NEW YORK</p>		<p>RECEIVED</p> <p>THE UNIVERSITY OF</p> <p>THE STATE OF NEW YORK</p>	
<p>NOV 15 1952</p>	<p>LIBRARY</p>	<p>NOV 15 1952</p>	<p>LIBRARY</p>
<p>NOV 15 1952</p>		<p>NOV 15 1952</p>	
<p>NOV 15 1952</p>		<p>NOV 15 1952</p>	
<p>NOV 15 1952</p>		<p>NOV 15 1952</p>	

ART. 107. — Formalités à remplir par le chef de gare avisé du dépassement.

Dès réception de la partie du document E.S. 421 qui lui revient, le chef de gare avise au plus tôt son dispatching régional, lequel informe éventuellement le dispatching contrôlant la ligne.

Lorsque ce dernier conclut à un dérangement du signal, il en avise immédiatement le bureau administratif de l'IPES ou, en dehors des heures de service de ce bureau, un électromécanicien E.S. chargé de l'entretien des signaux.

Le chef de gare agit de même dès qu'il reçoit l'information d'absence de document et, dans ce cas, remédie ou fait remédier au plus tôt à la situation.

ART. 108. — Cas particuliers.

a) Jonction Nord-Midi.

Dans cette installation, ces signaux fermés sont franchis après arrêt du train, mais sans utilisation du formulaire E.S. 421 ni émission du signal sonore prévu, en adoptant la marche à vue jusqu'au pied du signal d'arrêt suivant.

b) Ligne 96B — (Voies R) entre Bruxelles-Midi et Forest-Midi.

Sur ce tronçon, ces signaux sont dépassés après arrêt du train, émission du signal sonore prévu, sans utilisation du formulaire E.S. 421, en respectant la marche à vue jusqu'au pied du signal d'arrêt suivant.

Une mention particulière figure aux P.S.S. à propos des signaux intéressés.

c) Signal situé à l'amont d'un passage à niveau muni de signaux automatiques dont le fonctionnement est contrôlé par le signal.

Les formulaires déposés dans l'armoire sont du type combiné (E.S. 421 + 379) dont une reproduction est donnée en Annexe II.

Le machiniste, qui a prélevé semblable document, doit considérer les passages à niveau indiqués comme signalés par signaux S.F. 05.

La fig. 4 représente le volet 379 du document combiné E.S. 421 + 379 relatif au signal B 326. La distance indiquée est celle existant entre le passage à niveau 137 et le signal où l'ordre de dépassement est prélevé.

En l'absence de formulaires, le machiniste agit comme prévu à l'art. 106.

d) Signal situé à l'amont d'un tunnel.

Après avoir prélevé le formulaire, le machiniste ne peut engager son train dans le tunnel que s'il est certain de la libération de la voie à parcourir. En cas de nécessité, il explore pédestrement le tunnel.

Les tunnels de grande longueur sont équipés d'un dispositif auxiliaire d'exploration. Ce dernier est signalé par la mention « Tunnel », apposée à l'intérieur de l'armoire placée sur le signal.

Le moyen d'exploration susdit est enfermé dans une armoire fixée à hauteur d'homme à l'entrée du tunnel. L'armoire porte à l'extérieur, en noir sur fond blanc, la mention « Tunnel ».

Dans cette armoire se trouvent un bouton poussoir et deux voyants. Pour s'assurer de la libération du tunnel, le machiniste appuie sur le bouton :

- si les voyants s'éclairent, le tunnel est libre;
- si un seul voyant s'éclaire, le tunnel est libre mais le machiniste signale l'extinction d'un feu à sa feuille de travail. Il en avise également le personnel de la première gare, où il fait normalement arrêt;
- si les voyants restent éteints, le tunnel est présumé occupé et le machiniste doit explorer pédestrement le tunnel.

E.S. 379.	R.G.S. - A.R.S. VI, T. III.
(B)	
ORDRE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 KM/H ET DE SIFFLER	BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN TOT 5 KM/H EN OM TE FLUITEN
Au P.N. n° Aan O.W. n°	B.H. H.P.
137	32.300
Situé à Gelegen op	m du signal m van sein
330	B326
Au P.N. n° Aan O.W. n°	B.H. H.P.
Situé à Gelegen op	m du signal m van sein
Au P.N. n° Aan O.W. n°	B.H. H.P.
Situé à Gelegen op	m du signal m van sein

Fig. 4.

II. — SIGNAL NON MUNI DE L'ŒILLETON DE FRANCHISSEMENT.

Circulation à voie normale.

ART. 109. — **Ordre de dépassement E.S. 422.**

L'annexe III en donne une reproduction.

La face du formulaire portant la silhouette d'un téléphone est utilisée lorsque l'ordre est transmis par téléphone.

La face du formulaire portant une main qui présente un document est utilisée lorsque l'ordre est remis de la main à la main.

ART. 110. — **Moyens utilisés pour donner l'ordre de dépassement.**

a) **L'ordre peut être transmis par téléphone** lorsque le signal est pourvu d'une armoire téléphonique.

Celle-ci porte, sur la face dirigée vers les trains auxquels le signal s'adresse, la lettre T rouge sur fond blanc, limité par deux lisérés rouges horizontaux (fig. 5 et 6) et contient l'appareil téléphonique en relation avec le poste de signalisation qui commande le signal.

Quand le poste est mis hors service et que des circonstances particulières le justifient, le téléphone du signal peut être mis en relation avec un poste voisin.

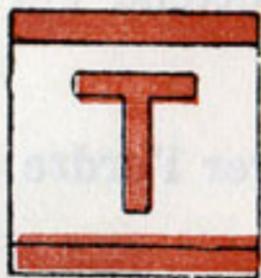


Fig. 5.



Fig. 6.

Dès arrêt du train, le machiniste se met immédiatement (après un délai d'attente de deux minutes s'il s'agit d'un signal de la Jonction Nord-Midi) en rapport avec l'agent

qui dessert le poste. Il l'avise de sa présence au signal en donnant l'identité du signal, le n° du train ou du parcours.

Quand son correspondant l'informe que le signal doit être franchi en position fermée, le machiniste présent au signal détache le premier feuillet libre du carnet contenant les imprimés E.S. 422 et applique les instructions prescrites à l'art. 112.

Si le correspondant lui fait part d'un délai d'attente, passé ce délai, il intervient à nouveau comme indiqué ci-dessus.

b) L'ordre doit être remis de la main à la main lorsque le signal n'est pas pourvu d'armoire téléphonique.

En pleine voie et dans les gares où un chef de gare n'est pas présent pendant toute la durée du service des trains, le mât des signaux non munis d'une armoire téléphonique porte, à hauteur d'homme, sur la face côté voie, une flèche et un chiffre blancs sur fond noir indiquant la direction du poste et la distance à parcourir pour atteindre ce dernier.

Dès arrêt devant un tel signal, le machiniste examine si le mât du signal porte ou ne porte pas la flèche et le chiffre dont il est question ci-avant.

Dans le premier cas, le machiniste attend 5 minutes; si, passé ce délai, un ordre de dépassement n'a pas été remis, le chef de train se rend au poste de signalisation, sauf s'il constate que la section suivante est occupée.

Lorsque le machiniste sait ou constate qu'un dérangement empêche l'ouverture du signal, la démarche au poste a lieu immédiatement.

Dans le deuxième cas, le machiniste attend sur place que l'ordre lui soit remis.

ART. 111. — Agents habilités à délivrer l'ordre de dépassement.

L'ordre de dépassement est donné :

a) En gare, par le chef de gare (1).

Sur les lignes à commande centralisée, le chef de ligne peut se substituer au chef de gare.

(1) Voir R.G.E., Fasc. 121.1.

Le chef de gare peut, si les conditions de sécurité sont réalisées :

— délivrer des ordres de dépassement distincts pour des signaux successifs;

— faire délivrer l'ordre de dépassement par le chef de la gare d'amont dans l'un des cas suivants :

1^o la mesure permettra de réduire l'importance du retard.

2^o le chef de gare qui normalement devrait délivrer l'ordre sera appelé à s'acquitter d'autres obligations de service au moment de l'arrivée du train.

La délivrance de l'ordre de dépassement par le chef de la gare d'amont n'est toutefois pas autorisée s'il existe un autre signal d'arrêt entre cette gare et le signal dérangé.

Le chef de la gare d'amont ne peut délivrer l'ordre de dépassement qu'après ouverture du signal de sortie de sa gare. Il informe verbalement le chef de train que le E.S. 422 concerne le signal d'arrêt suivant.

b) A un poste de pleine voie ou considéré comme tel (poste de gare en dehors des heures de prestation du chef de gare), par le signaleur ou chargeur en exerçant les fonctions.

Dans certains cas particuliers, la Direction de l'Exploitation peut assimiler un poste de gare à un poste de pleine voie, alors même qu'un chef de gare est présent.

ART. 112. — Formalités à remplir lors de la délivrance de l'ordre de dépassement.

a) Ordre transmis par téléphone.

Le formulaire est complété d'avance dans la case « Signal » par l'identité du signal et dans la case « Vitesse autorisée » par la vitesse autorisée, si le signal impose une réduction de vitesse.

Ce document est complété par le machiniste.

En même temps qu'il remplit la case « Train » de l'imprimé, cet agent communique à son correspondant :

- l'identité du signal à dépasser;
- le n° du train ou du parcours et éventuellement le n° de la direction inscrit sur le formulaire dont le carnet lui a été désigné.

L'agent qui délivre l'ordre répète ces indications et les inscrit au carnet E.S. 478; il communique ensuite le n° de l'ordre (n° de la ligne utilisée dans le carnet E.S. 478), la date et l'heure.

Le machiniste répète ces derniers renseignements et les inscrit au formulaire E.S. 422.

La transmission du n° de l'ordre constitue ordre de dépassement.

La fig. 7 donne un exemple d'ordre de dépassement transmis par téléphone au signal S 43 pour le train 3741 du 21.11.1961.

Ci-après figurent les mentions inscrites à cette occasion au carnet E.S. 478.

51	61	C	3741	Cz	51	10.10
53	53	A	3741	B	83	10.12
55	—	S 43	3741	ES 422	55	10.21

Lorsque le dépassement du signal doit s'effectuer en manœuvre, l'agent qui délivre l'ordre annonce **avant toute autre communication** :

« Mouvement de manœuvre — Machiniste, donnez-moi votre n° de service ».

En donnant ce n° de service, le machiniste certifie avoir compris que le dépassement du signal est autorisé en manœuvre.

Le n° est inscrit à l'endroit prévu par le machiniste au formulaire E.S. 422 et par l'agent qui délivre l'ordre, au E.S. 478.

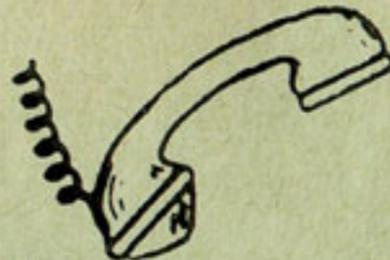
Le n° de l'ordre, la date et l'heure sont ensuite échangés comme indiqué précédemment.

E.S. 422.

A.R.S. - R.G.S. IV - Tit. II.

(B)

**BEVEL TOT
VOORBIJRIJDEN**



**ORDRE DE
DEPASSEMENT**

Sein - Signal	Richting Direction	Trein - Train	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
S43		3741	40 km/h

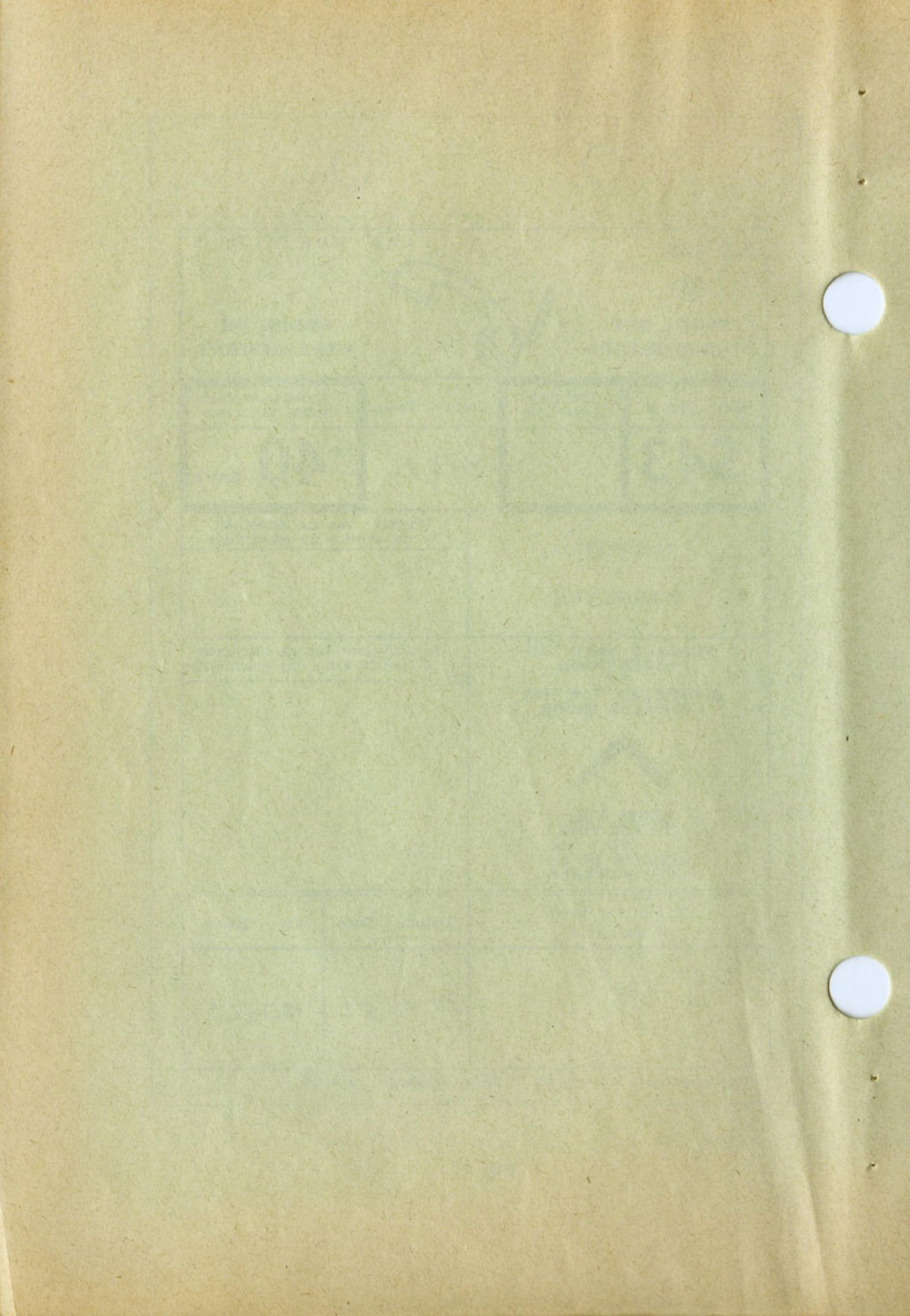
RANGERING MANŒUVRE	Dienstnr van de machinist N° du service du machiniste

TOEGANG NAAR HET TEGENSPOOR OF HEBNEMEN VAN HET NORMAAL SPOOR	Identificatienr van de machinist N° d'identification du machiniste
 ACCES A LA CONTRE-VOIE OU REPRISE DE LA VOIE NORMALE	

Nr van het bevel N° de l'ordre	Datum - Date	Uur - Heure
55	21.11.61	10.21

Bewaringstermijn : 3 maand. Délai de garde : 3 mois.

Fig. 7.



Ci-après figurent les extraits du carnet E.S. 478 intéressant la rédaction de ce E.S. 422 :

16	Manœuvre	1712	Service S2		20.16
18	R26	1712	E.S. 422	18	20.16

Remarque. — En vue de réduire le retard, le chef de gare peut, après avoir pris les mesures qui s'imposent, faire transmettre téléphoniquement l'ordre de dépassement par le signaleur. Cette décision doit être inscrite de part et d'autre au registre E. 934.

b) Ordre remis de la main à la main.

Le document est complété par l'agent qui délivre l'ordre.

Cet agent est tenu d'inscrire l'identité du signal, le n° du train ou du parcours, le motif, son nom, la date et l'heure.

Il mentionne également la vitesse à laquelle le signal peut être franchi s'il s'agit d'un signal de direction ou d'un signal imposant lui-même une réduction de vitesse.

Il biffe les rubriques et mentions inutilisées.

La fig. 8 donne un exemple d'ordre de dépassement remis de la main à la main au signal R21 pour le train 18026 du 16.12.1961.

Si le mouvement doit s'effectuer en manœuvre, le motif « Manœuvre » doit toujours subsister.

Le E.S. 478 du poste de signalisation est complété conformément aux exemples suivants :

— Si l'agent du poste a délivré le E.S. 422 :

48	Dérangement	R21	18026	E.S. 422	18.21
----	-------------	-----	-------	----------	-------

— Si le chst a délivré le E.S. 422 :

48	Dérangement	R21	18026	E.S. 422	Chst 18.21
----	-------------	-----	-------	----------	------------

Remarque. — Dans le cas exceptionnel où aucun formulaire E.S. 422 n'est disponible, l'ordre de dépassement, le nom et la qualité de l'agent qui donne l'ordre, sont inscrits à la feuille de travail du machiniste.

ART. 113. — Obligations complémentaires de l'agent E ou du signaleur.

a) Les prescriptions spéciales dont il est question aux paragraphes D et E sont d'application.

b) **En pleine voie**, lorsque l'ordre est remis de la main à la main et que les circonstances le permettent, l'agent du poste va à la rencontre du chef de train.

c) Dans un poste occupé par plusieurs signaleurs, c'est le plus ancien en grade qui doit accomplir les formalités incombant au signaleur.

ART. 114. — Obligations complémentaires du machiniste.

a) Le machiniste doit respecter la vitesse éventuellement mentionnée à l'E.S. 422 :

1° Pour les signaux d'entrée de gares, jusqu'à l'endroit où les trains font normalement arrêt;

2° Pour les autres signaux, jusqu'après franchissement des points dangereux.

Cette vitesse ne peut être dépassée qu'au moment où le machiniste se rend compte qu'il suit un itinéraire pouvant être parcouru à vitesse plus élevée.

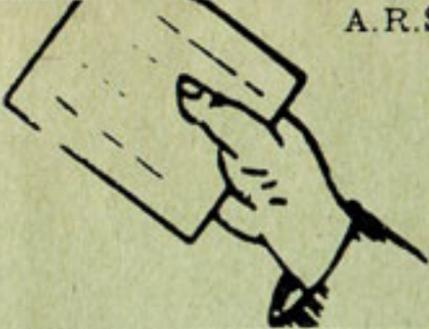
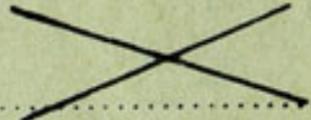
b) Lorsqu'un ordre de dépassement est délivré pour une manœuvre, la vitesse maximum autorisée en manœuvre est à observer, à moins que la vitesse indiquée soit inférieure à 40 km/h.

c) Le machiniste est tenu de joindre les ordres de dépassement à sa feuille de travail.

ART. 115. — Réception sur une voie à laquelle le signal ne donne pas accès.

Lorsqu'un ordre de dépassement doit être délivré pour pareil mouvement, le formulaire E.S. 422 doit mentionner la vitesse maximum autorisée (normalement 20 km/h) et le motif du dépassement.

L'ordre de dépassement est toujours remis de la main à la main.

E.S. 422.		A.R.S. - R.G.S. IV - Tit. II.	
		ORDRE DE DEPASSEMENT	
BEVEL TOT VOORBIJRIJDEN		ORDRE DE DEPASSEMENT	
Sein - Signal	Trein - Train	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée	
R 21	18026	 km/h	
REDEN MOTIF	STORING — DERANGEMENT (1) RANGERING — MANŒUVRE (1) (1) TEGENSPOOR — CONTRE VOIE (1)		(1) (1) (1) (1)
Tot		Jusqu'à	
MET VASTE SEINEN — AVEC SIGNAUX FIXES			
ZONDER VASTE SEINEN	Voorzien bij B.A.V. N° Prévue par A.C.A. N°		<input type="checkbox"/>
SANS SIGNAUX FIXES	Niet voorzien bij B.A.V. — Non prévue par A.C.A. Tijdelijke snelheidsbeperking Réduction temporaire de vitesse km/h van tot de à		<input type="checkbox"/>
Naam van de afleveraar Nom du délivreur		Datum - Date	Uur - Heure
<i>Janssens</i>		<i>16.12.61</i>	<i>18.21</i>

(1) De nutteloze meldingen schrappen. Gebeurlijk aanvullen.
 Biffer les mentions inutiles. Compléter éventuellement.

Fig. 8

ART. 116. — Signal situé à l'amont d'un circuit de voie non muni d'un dispositif de secours.

Les dispositions ci-après sont prises afin de parer au dérangement du circuit de voie.

a) Le signal porte une armoire téléphonique.

Les formulaires utilisés sont du type combiné E.S. 422 + 378. La marche à vue est imposée dans tous les cas jusqu'au pied du signal d'arrêt suivant.

L'Annexe IV donne une reproduction de ce document.

La partie E.S. 422 est complétée comme prévu antérieurement et le volet E.S. 378 se présente comme à la fig. 9.

b) Le signal ne porte pas d'armoire téléphonique.

Si la libération du circuit de voie peut être contrôlée de visu ou si les circonstances permettent d'attendre la réception de l'annonce D du poste d'aval pour le train précédent, un ordre de dépassement E.S. 422 est remis de la main à la main.

Dans le cas où il n'est pas possible de satisfaire à l'une des conditions ci-dessus, il est délivré un ordre E.S. 422 et un ordre E.S. 378 séparés.

Remarque. — Si dans les cas a) et b) ci-dessus la section à parcourir en marche à vue comporte un tunnel, le machiniste engage son train dans le tunnel s'il a l'assurance que la voie à parcourir est libre.

ART. 117. — Signal avec armoire téléphonique situé à l'amont d'un passage à niveau équipé de signaux automatiques.

Si la disposition est de nature à réduire le retard des trains en cas de dérangement d'une installation de passage à niveau équipé de signaux automatiques pour lequel un E.S. 379 devrait être délivré, l'armoire téléphonique du signal peut recevoir des formulaires E.S. 422 + 379 combinés.

L'Annexe V donne une reproduction de ce document.

La partie E.S. 422 est complétée comme prévu antérieurement et le volet E.S. 379 se présente conformément à l'exemple de la fig. 10.

Le machiniste, en possession de semblable document, doit considérer les P.N. indiqués comme signalisés par signaux S.F. 05.

En pareil cas, le signal doit être dépassé en position fermée.

ART. 118. — Signal de direction muni d'une armoire téléphonique.

Un seul carnet est normalement utilisé pour toutes les directions.

La vitesse autorisée renseignée au formulaire est la plus faible des vitesses autorisées pour les diverses directions.

Toutefois, quand le dépassement du signal de direction exige l'utilisation d'un formulaire combiné au moins, l'armoire téléphonique doit contenir un carnet de documents E.S. 422 simples ou combinés par direction.

Si le signal porte un œillette non allumé en permanence, il convient d'utiliser en outre un carnet E.S. 421 simple ou combiné.

Chaque formulaire E.S. 422 doit être complété dans la case « direction » par le chiffre qui correspond à la direction intéressée et dans la case « Vitesse autorisée » par la vitesse autorisée sur la direction à emprunter.

Un schéma des voies apposé dans l'armoire repère les diverses directions.

L'agent qui délivre l'ordre indique au machiniste ou au chef de train le numéro du carnet dans lequel il doit prélever le formulaire à utiliser.

Les signaux utilisés pour la circulation à contre-voie sont à traiter comme des signaux de direction s'ils peuvent autoriser plusieurs directions.

ART. 119. — Signal avec armoire téléphonique d'où le machiniste peut être chargé du contrôle de la position d'aiguillages.

Les formulaires combinés, déposés dans l'armoire téléphonique de ce signal, comportent un volet E.S. 380. Ce

E.S. 378.

A.R.S. - R.G.S. II, T. II - III.

(B)

**BEVEL
TOT RIJDEN OP ZICHT**

**ORDRE
DE MARCHE A VUE**

van : - de :

(1) {	Station - Gare	
	Blokpost n° - Poste de block n°	D43
	Sein - Signal	

tot : - jusqu'à :

(1) {	Station - Gare	
	Blokpost n° - Poste de block n°	A623
	Sein - Signal	

Trein - Train	Datum - Date	Uur - Heure
(2)	(2)	(2)

Reden : - Motif :

.....

.....

Ontvangen (2) - Reçu (2) De Machinist, Le Machiniste,	Visa (2) (1) { Stationschef - Chef de gare, Seingever - Signaleur, Lader - Chargeur.
---	---

(1) Doorhalen wat niet past. (2) Enkel in geval van aflevering van hand tot hand.	(1) Biffer les mentions inutiles. (2) Uniquement en cas de délivrance de la main à la main.
--	--

Fig. 9.

FORM 100-100-100

SECTION 1

DEPARTMENT OF THE ARMY

OFFICE OF THE ADJUTANT GENERAL

ADJUTANT GENERAL'S OFFICE

ADJUTANT GENERAL'S OFFICE

ADJUTANT GENERAL'S OFFICE

SECTION 2

ADJUTANT GENERAL'S OFFICE

ADJUTANT GENERAL'S OFFICE

ADJUTANT GENERAL'S OFFICE

ADJUTANT GENERAL'S OFFICE

NAME	RANK	REGIMENT	COMPANY
1	(1)	(1)	(1)
2	(2)	(2)	(2)
3	(3)	(3)	(3)
4	(4)	(4)	(4)
5	(5)	(5)	(5)

ADJUTANT GENERAL'S OFFICE

ADJUTANT GENERAL'S OFFICE

ADJUTANT GENERAL'S OFFICE

ADJUTANT GENERAL'S OFFICE

E.S. 379.

R.G.S. - A.R.S. VI, T. III.

(B)

**ORDRE DE REDUIRE
LA VITESSE A 5 KM/H
ET DE SIFFLER**

**BEVEL
OM DE SNELHEID
TE BEPERKEN
TOT 5 KM/H
EN OM TE FLUITEN**

Au P.N. n° **52** B.H. **41.800**
Aan O.W. n° H.P.
Situé à **270** m du signal **C72**
Gelegen op m van sein

Au P.N. n° **55** B.H. **42.100**
Aan O.W. n° H.P.
Situé à **570** m du signal **C72**
Gelegen op m van sein

Au P.N. n° B.H.
Aan O.W. n° H.P.
Situé à m du signal
Gelegen op m van sein

Fig. 10.

<p>NUM. ARR. 10</p> <p>NETTE</p> <p>OM DE BAKKERIJ</p> <p>TE BEEKERIJ</p> <p>TOT 2 KM/1</p> <p>EN OM TE WETEN</p>	<p>LA VITTESE A 2 KM/1</p> <p>ET DU BAKKERIJ</p>
<p>41.800</p> <p>22</p> <p>C72</p>	<p>270</p>
<p>42.100</p> <p>22</p> <p>C72</p>	<p>270</p>
<p>NUM. ARR. 10</p> <p>NETTE</p> <p>OM DE BAKKERIJ</p> <p>TE BEEKERIJ</p> <p>TOT 2 KM/1</p> <p>EN OM TE WETEN</p> <p>LA VITTESE A 2 KM/1</p> <p>ET DU BAKKERIJ</p>	

volet est toujours imprimé au verso du E.S. 379. Ce document est utilisé sur les lignes à commande centralisée et dans certains cas particuliers.

Il impose au personnel du train, à la demande de son correspondant, de relever les lettres apparaissant au voyant (F-D dans le cas de la fig. 11) que portent les appareils de manœuvre désignés.

Un schéma des voies, affiché dans l'armoire téléphonique du signal (fig. 12), repère l'emplacement des aiguillages intéressés.

Après que le chef de train a relevé sur place et inscrit les lettres de contrôle au E.S. 380, le machiniste communique à son correspondant les lettres ainsi que les numéros concordants du E.S. 380.

Les renseignements communiqués sont inscrits au E. 934.

Si les résultats de cette vérification garantissent la position correcte des aiguillages à parcourir, la délivrance de l'ordre a lieu de la manière habituelle.

La fig. 13 donne un exemple du volet E.S. 380.

ART. 120. — Combinaison de plus de deux formulaires.

Lorsque les circonstances l'exigent, les formulaires prévus par les art. 116 et 117 du présent règlement peuvent être combinés au E.S. 422. Il en résulte un formulaire E.S. 422 + 378 + 379, dont une reproduction figure à l'Annexe VI.

Lorsqu'il y a lieu d'appliquer les prescriptions de l'art. 119, il est toujours fait usage d'un formulaire E.S. 422 + 378 + 379 + 380 dont l'Annexe VII donne une reproduction.

ART. 121. — Signal lumineux contrôlant la signalisation routière d'un P.N. sur les lignes à exploitation simplifiée.

Une flèche noire sur fond blanc, surmontant l'indication S.F. 0⁵, apposée sur le fût du signal, signifie que le dépassement du signal est soumis, en cas de dérangement, aux seules formalités suivantes :

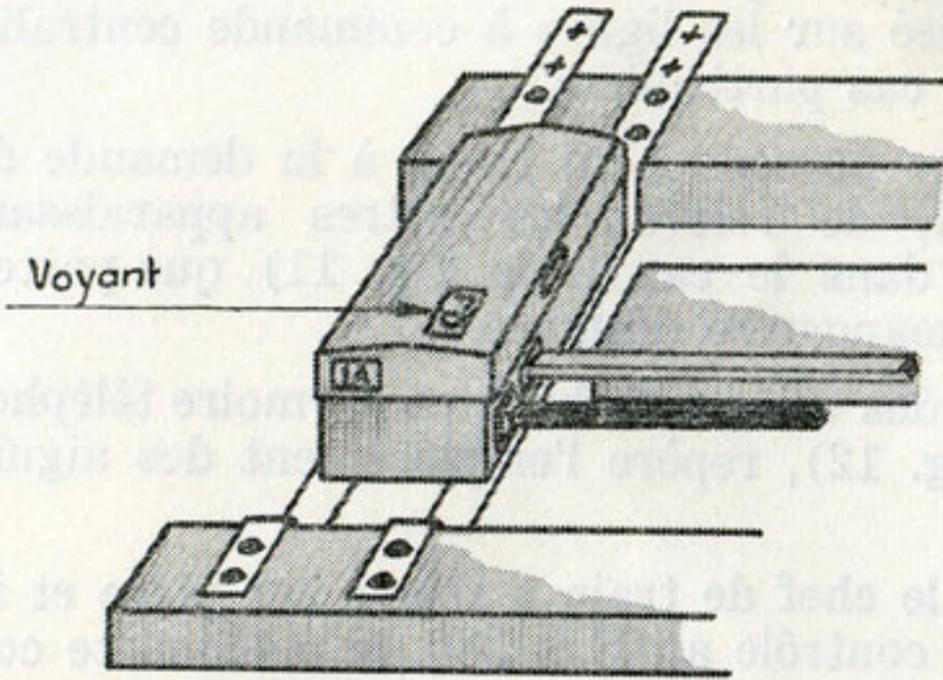


Fig. 11

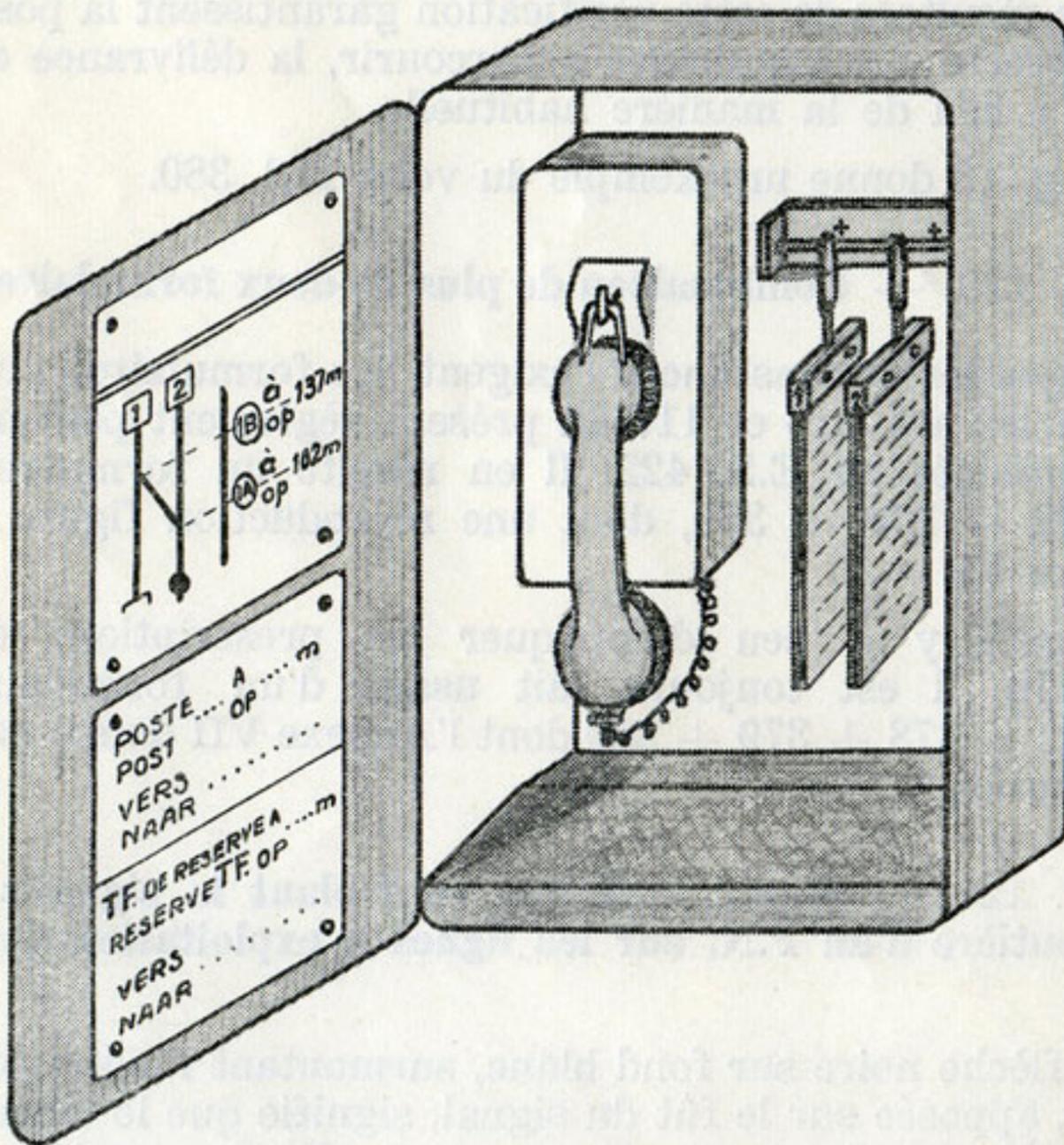


Fig. 12

E.S. 380.

A.R.S. - R.G.S. IV - T. II.

(B)

**OP BEVEL
TE CONTROLEREN
WISSELS (1)**

**AIGUILLAGES
A CONTROLER
SUR ORDRE (1)**

Wissel Aiguillage Nr - N°	Controleletters (2) Lettres de contrôle (2)	Nr van het antwoord N° de la réponse
1A	<i>F - D</i>	7
1B		26
 	 	45
 	 	91
 	 	3

(1) Van de lijnchef of stationschef.
Du chef de ligne ou du chef de gare.

(2) Aanvullen met de controleletters welke voorkomen op het zicht-
bordje van de betrokken wissel.
A compléter par les lettres de contrôle indiquées au voyant de
l'aiguillage intéressé

Fig. 13.

— le machiniste franchit le signal en considérant le passage à niveau comme couvert par signaux S.F. 0⁵;

— il est tenu d'annoter le dérangement à sa feuille de travail et de le signaler à la première gare rencontrée.

Circulation à contre-voie.

ART. 122. — Règles.

a) Sur les lignes non équipées de signaux fixes de contre-voie, l'ordre de dépassement autorisant l'accès à la contre-voie est toujours remis de la main à la main.

b) Sur les lignes équipées de signaux fixes de contre-voie, l'ordre de dépassement peut être délivré par téléphone.

c) Les ordres de dépassement sont toujours délivrés par un chef de gare ou un chef de ligne, sauf lorsque le signal situé à contre-voie est un signal intermédiaire manœuvré d'un poste de pleine voie ou considéré comme tel.

d) Si le signal à dépasser n'est pas prévu pour autoriser l'accès à la voie à parcourir, l'ordre de dépassement doit être remis de la main à la main.

ART. 123. — Document utilisé.

L'ordre de dépassement est inscrit sur le document E.S. 422.

La face du formulaire portant un téléphone est utilisée lorsque l'ordre est transmis par téléphone.

La fig. 14 donne un exemple.

La face du formulaire, portant une main qui présente un formulaire, est utilisée lorsque l'ordre est remis de la main à la main.

La fig. 15 donne un exemple.

ART. 124. — Délivrance de l'ordre.

Compte tenu des règles énoncées à l'art. 122, l'ordre de dépassement sollicité est délivré en utilisant les moyens prévus à l'art. 110.

ART. 125. — Ordre de dépassement transmis par téléphone. Formalités.

a) Accès de la voie normale à la contre-voie et vice versa.

Lorsque le dépassement du signal concerne un mouvement qui permettra l'accès de la voie normale à la contre-voie ou vice versa, l'agent qui délivre l'ordre annonce avant toute autre communication :

« Accès vers (la contre-voie ou la voie normale) — Machiniste, donnez-moi votre n° d'identification. »

En donnant ce numéro, le machiniste atteste avoir compris que le dépassement du signal concerne un mouvement de la voie normale vers la contre-voie ou vice versa.

Le numéro d'identification est inscrit à l'endroit prévu par le machiniste au formulaire E.S. 422 et, par l'agent qui délivre l'ordre, au E.S. 478.

Le numéro de l'ordre, la date et l'heure sont ensuite échangés et inscrits.

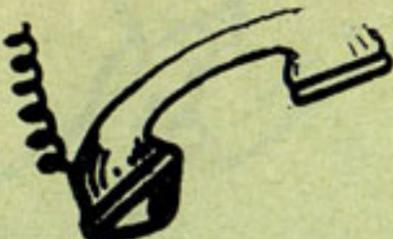
Un exemple d'inscriptions, faites à cette occasion au carnet E.S. 478, est donné ci-après :

55	Accès à CCV	1712	N° Hlt 183	12.03
57	R 21	1712	E.S. 422 Chst 57	12.04

b) Passage ou continuation à contre-voie.

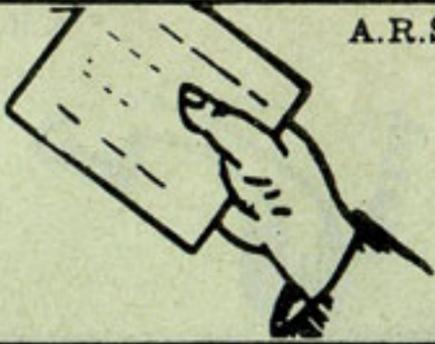
L'ordre de dépassement pour le passage ou la continuation à contre-voie est délivré en appliquant uniquement les formalités prévues en cas de circulation à voie normale. Aucune mention ne doit donc être inscrite dans la case « N° d'identification du machiniste ».

Remarque. — Par application de l'art. 122 d), lorsqu'un signal qui autorise exclusivement la reprise de la voie normale doit être dépassé pour continuer exceptionnellement à contre-voie, l'ordre de dépassement ne peut pas être délivré par téléphone.

E.S. 422.		A.R.S. - R.G.S. IV - Tit. II.	
ⓑ BEVEL TOT VOORBIJRIJDEN		 ORDRE DE DEPASSEMENT	
Sein - Signal	Richting Direction	Trein - Train	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
R21		<i>1712</i>	40 km/h
RANGERING MANOEUVRE		Dienstn ^r van de machinist N ^o du service du machiniste	
TOEGANG NAAR HET TEGENSPOOB OF HEBNEMEN VAN HET NORMAAL SPOOB  ACCES A LA CONTRE-VOIE OU REPRISE DE LA VOIE NORMALE		Identificatien ^r van de machinist N ^o d'identification du machiniste <i>183</i>	
N ^r van het bevel N ^o de l'ordre		Datum - Date	Uur - Heure
<i>57</i>		<i>7. 11. 61</i>	<i>12.04</i>

Bewaringstermijn : 3 maand. — Délai de garde : 3 mois.

Fig. 14.

E.S. 422.		A.R.S. - R.G.S. IV - Tit. II.	
			
ⓑ			
BEVEL TOT VOORBIJRIJDEN		ORDRE DE DEPASSEMENT	
Sein - Signal	Trein - Train	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée	
<i>I 47</i>	<i>99327</i>	..... <i>40</i> km/h	
REDEN MOTIF	STORING — DERANGEMENT		(1)
	RANGERING — MANŒUVRE		(1)
	.....		(1)
	TEGENSPOOR — CONTRE-VOIE		(1)
	Tot <i>Aalter</i>		
Jusqu'à			
MET VASTE SEINEN — AVEC SIGNAUX FIXES			
ZONDER VASTE SEINEN	Voorzien bij B.A.V. N°		<input type="checkbox"/>
— SANS SIGNAUX FIXES	Niet voorzien bij B.A.V. — Non prévue par A.C.A. Tijdelijke snelheidsbeperking Réduction temporaire de vitesse		<input type="checkbox"/>
	..... km/h van tot		
	de à		
Naam van de afleveraar Nom du délivreur	Datum - Date	Uur - Heure	
<i>Janssens</i>	<i>21. 11. 67</i>	<i>14. 23</i>	

(1) De nutteloze meldingen schrappen. Gebeurlijk aanvullen.
Biffer les mentions inutiles. Compléter éventuellement.

Fig. 15.

ART. 126. — Ordre de dépassement remis de la main à la main. Formalités.

Le document E.S. 422 est rempli conformément aux prescriptions énoncées pour le cas de la circulation à voie normale.

De plus :

— la mention « Contre-voie » est maintenue au E.S. 422 et le carré correspondant au régime d'exploitation adopté est poché dans tous les cas où un train doit passer de la voie normale à la contre-voie, ou poursuivre une circulation à contre-voie;

— la mention « Contre-voie » doit être supprimée et aucun carré ne doit être poché quand un train doit reprendre la voie normale.

Les règles particulières ci-après sont d'application :

a) Passage de la voie normale à la contre-voie.

La mention « Contre-voie » est complétée par l'indication de l'endroit où est prévue la reprise de la voie normale.

Si le tronçon n'est pas équipé d'une signalisation fixe de contre-voie, le document est complété en outre par l'indication éventuelle de l'A.C.A. ou des réductions temporaires de vitesse.

b) Reprise de la voie normale.

La mention « Contre-voie » est supprimée et remplacée par la mention « Reprise de la voie normale ».

c) Cas particulier.

Dans le cas exceptionnel où un signal ne donnant accès qu'à la voie normale doit être franchi à l'arrêt en vue de poursuivre le mouvement à contre-voie, le carré à pocher est celui correspondant au régime d'exploitation en vigueur au delà du signal.

ART. 127. — Obligations complémentaires de l'agent qui délivre l'ordre et du machiniste.

Ces obligations sont identiques à celles prévues en cas de circulation à voie normale.

III. — **SIGNAL MUNI DE L'ŒILLETON DE FRANCHISSEMENT NON ALLUME EN PERMANENCE.**

ART. 128. — **Caractéristiques apparentes du signal.**

Ce signal est du type lumineux. Il ne porte pas la couronne blanche sur fond noir. La face antérieure de son fût est munie d'un œilleton de franchissement et d'une armoire dont la face, dirigée vers les trains auxquels il s'adresse, présente l'aspect de la fig. 5.

L'armoire doit contenir les formulaires pour ordre de dépassement et un téléphone.

ART. 129. — **Formulaires utilisés.**

Les documents sont du même type que ceux présentés aux chiffres I et II.

L'armoire contient simultanément des formulaires E.S. 421 et des formulaires E.S. 422 simples ou combinés, sauf exceptions de l'art. 108.

ART. 130. — **Formalités à remplir.**

Il est procédé comme indiqué aux chiffres I et II suivant que l'œilleton est ou n'est pas allumé.

B. — FORMALITES EXTRAORDINAIRES DE DEPASSEMENT D'UN SIGNAL D'ARRET FERME NON MUNI DE L'ŒILLETON DE FRANCHISSEMENT ALLUME EN PERMANENCE.

ART. 131. — **Définition.**

Les formalités extraordinaires de dépassement sont appliquées quand l'ordre de dépassement ne peut pas être obtenu par les moyens prévus au paragraphe A, c'est-à-dire en cas :

- de dérangement au téléphone du signal;
- de manque de documents;
- d'impossibilité d'intervention ou d'absence du personnel habilité à délivrer l'ordre de dépassement.

Remarque. — Le téléphone doit être considéré comme dérangé quand :

- l'appareil ne fonctionne plus;
- le poste appelé ne répond pas aux appels endéans les 5 minutes;
- le poste appelé ne répond pas correctement aux appels.

ART. 132. — Principes.

a) Les principes ainsi que les formalités liées à la rédaction de l'ordre de dépassement restent d'application. Ils font l'objet du paragraphe A et sont complétés par les dispositions suivantes.

b) En cas de dérangement du téléphone du signal ou d'absence de formulaires, l'agent se réfère aux indications apposées à l'intérieur de l'armoire téléphonique.

Ces indications, données en noir sur fond blanc, peuvent être soit :

— une flèche (fig. 16) quand le signal ne couvre pas de point dangereux;

— une inscription « Poste à m vers » (fig. 17) quand le signal couvre un point dangereux.

ART. 133. — L'armoire du signal contient une flèche.

Le machiniste franchit le signal considéré sans formalités. Il respecte la marche à vue jusqu'au premier signal avec téléphone ou poste de block gardé qu'il rencontre. Il y avise le signaleur de l'incident.

Il respecte les indications des signaux rencontrés. Après communication de l'incident au signaleur et sauf ordre contraire de cet agent, il reprend sa marche normale.

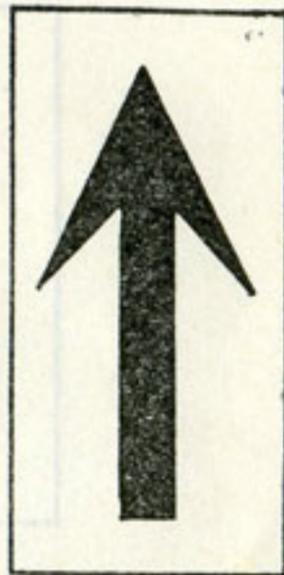


Fig. 16.

ART. 134. — L'armoire du signal contient l'inscription situant le poste.

Poste	à	m
Post	op	
vers		
naar		

Fig. 17.

a) Si le téléphone est dérangé, l'agent chargé des formalités de dépassement se rend au poste et sollicite un ordre de dépassement. Il se munit d'un formulaire de chacun des carnets E.S. 422 déposés dans l'armoire du signal à dépasser.

Toutefois, il réclame l'ordre de dépassement par téléphone lorsqu'il peut faire usage d'un autre téléphone relié directement au poste commandant le signal considéré et utilise un des formulaires emportés.

Cet autre téléphone peut être un téléphone de réserve dont la présence est mentionnée par l'indication de la fig. 18 sous l'inscription prévue à la fig. 17.

	T.F. de réserve à	m
	Reserve TF	op
	vers	
	naar	

Fig. 18.

L'armoire qui contient le téléphone de réserve porte sur trois de ses faces extérieures les lettres Tr (rouge sur fond blanc) fig. 19. Elle ne peut pas être pourvue de documents.



Fig. 19.

Un téléphone de réserve peut être installé quand le signal à dépasser est situé sur des lignes à trafic intense à plus de 500 m du poste de commande et qu'aucun autre appareil téléphonique relié directement au poste de commande n'existe à proximité.

Dans le cas où l'agent chargé des formalités de dépassement utilise un téléphone autre que celui du signal à dépasser, il avise son correspondant :

- du dérangement du téléphone;
- de ce que l'ordre de dépassement à délivrer doit concerner le signal dont le littéra est indiqué au formulaire qu'il va utiliser.

b) En l'absence de formulaire.

En l'absence de formulaire adéquat et si le téléphone du signal fonctionne, le machiniste utilise sa feuille de travail pour y inscrire l'ordre de dépassement.

On doit considérer qu'il y a absence de formulaire à un signal de direction pourvu de plusieurs carnets E.S. 422, lorsque manque le carnet relatif à la direction à suivre.

Chaque obligation éventuelle (direction à suivre, marche à vue, P.N., contrôle d'aiguillage, vitesse autorisée) doit être mentionnée au M. 464.

Le machiniste communique son n° de service en cas de manœuvre et son n° d'identification quand il s'agit d'une circulation à contre-voie.

c) **En l'absence de formulaire si le téléphone est dérangé.**

Le chef de train applique les dispositions prévues au littéra a).

S'il est amené à solliciter l'ordre de dépassement par téléphone, il complète la feuille de travail du machiniste comme prévu au littéra b).

ART. 135. — Démarche au poste de signalisation.

Le chef de train qui se rend au poste peut rencontrer les situations suivantes :

- le poste est desservi;
- le poste a transféré la commande de ses signaux;
- le poste est hors service;
- le poste est en service, mais l'agent est absent ou dans l'impossibilité d'assurer son service.

ART. 136. — Le poste est desservi.

Le chef de gare ou l'agent desservant le poste remet au chef de train un ordre de dépassement E.S. 422 pour le signal intéressé.

Les documents E.S. 422, prélevés au signal à dépasser, sont annulés et joints à la feuille de travail du machiniste.

Si le formulaire qui aurait dû être utilisé est du type combiné, le chef de train doit être mis en possession de documents E.S. 378 et 379 séparés, imposés par les circonstances du moment (contrôle de circuit de voie ou de passage à niveau automatique, absence d'annonce).

ART. 137. — Le poste a transféré la commande de ses signaux.

Dès transfert de la commande, une pancarte libellée comme à la fig. 20 est apposée à l'endroit indiqué par l'instruction locale. Cette pancarte avise l'agent qui se présente de la situation réalisée et de l'endroit où se situe le poste chargé de délivrer l'ordre de dépassement.

Un téléphone de réserve peut être installé à proximité du poste qui a transféré la commande.

Quand le chef de train, à défaut d'un téléphone de réserve ou de tout autre liaison téléphonique, doit se rendre au poste commandant effectivement le signal, il est procédé comme à l'art. 134 a).

Poste
Post
a transmis la commande
heeft de bediening overgedragen
au poste
aan post
à m
op
vers
naar

Fig. 20.

Remarque. — Si les points dangereux couverts par le signal sont éliminés, la pancarte au poste est libellée comme à la fig. 21.

Poste
Post
a transmis la commande
heeft de bediening overgedragen

Les signaux sont
De seinen worden
considérés comme portant dans
beschouwd als dragend in hun
leur armoire la flèche noire sur
kast de zwarte pijl op witte
fond blanc.
grond.

Fig. 21.

Le chef de train inscrit la mention suivante à la feuille de travail du machiniste :

« Poste a transmis la commande du signal. Signal à considérer comme portant dans son armoire la flèche noire sur fond blanc ».

Le machiniste vise cette inscription et franchit le signal en observant les prescriptions de l'art. 133.

ART. 138. — Le poste est hors service.

Certains signaux dépendent d'un poste où le service n'est pas assuré en permanence.

Avant la mise hors service du poste, l'agent préposé appose, à l'endroit prévu par l'instruction locale, la pancarte mentionnant la mise hors service du poste.

En l'absence de personnel au poste, les signaux sont ouverts ou fonctionnent selon les principes du block automatique.

Ces signaux ne couvrent alors aucun point dangereux permanent et les aiguillages abordés par la pointe sont immobilisés par griffes ou verrous cadénassés.

a) **Le signal a été ouvert avant la mise hors service du poste.**

Le chef de train est avisé de la mise hors service du poste par l'écrêteau de la fig. 22, placé au poste.

Hors Service Buiten Dienst	
de	h
van	
à	h
tot	

Fig. 22.

La présence de cette pancarte permet le franchissement du signal sans restrictions ni autre formalité que l'annotation à la feuille de travail du machiniste du littéra du signal à franchir, du poste hors service et du nom du chef de train.

b) **Le signal fonctionne selon les principes du block automatique.**

Si l'œilleton de franchissement s'éteint accidentellement, le chef de train est avisé de la mise hors service par l'écrêteau de la fig. 23.

Le chef de train mentionne à la feuille de travail du machiniste la mise hors service du poste et note que le signal doit être considéré comme équipé de l'œilleton de franchissement allumé. Le machiniste poursuit sa route après avoir prélevé un E.S. 421.

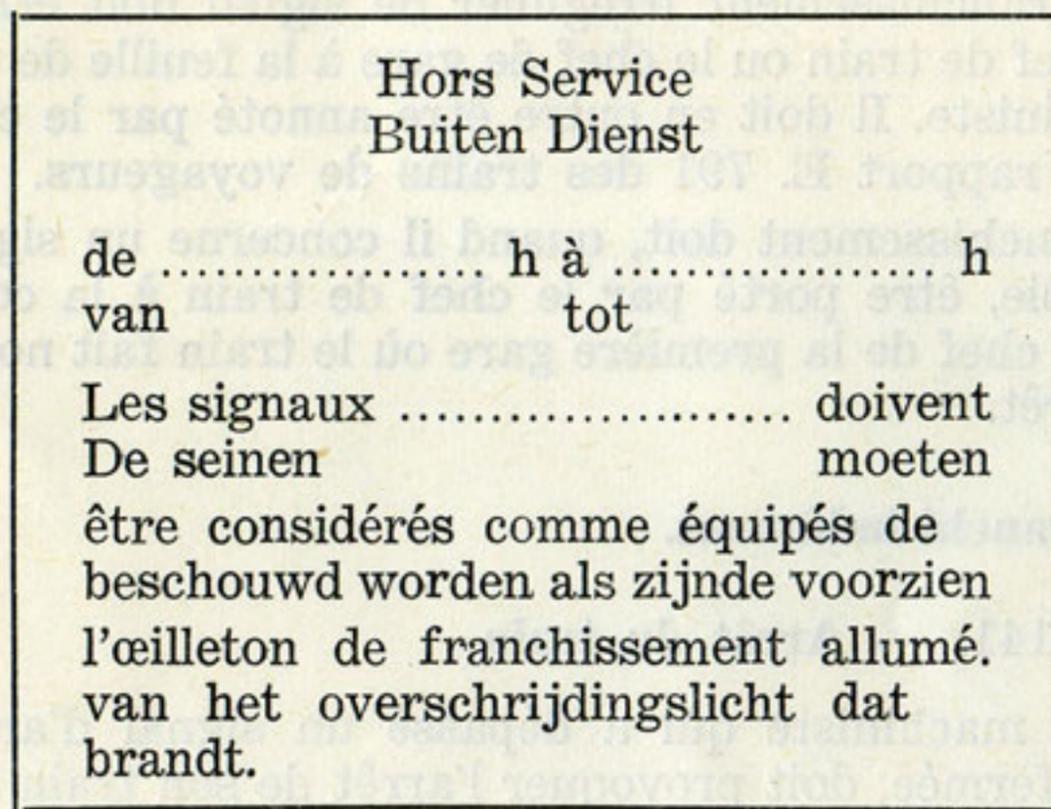


Fig. 23.

ART. 139. — Le poste est en service, mais l'agent est absent ou dans l'impossibilité d'assurer son service.

Le chef de train qui s'est rendu au poste s'efforce de prendre contact avec le chef de gare s'il s'agit d'un poste en gare.

Si le chef de gare intervient, celui-ci est chargé des opérations nécessaires.

Dans les autres cas, le chef de train dépose à proximité du téléphone ou sous la porte, si cette dernière est fermée, une note indiquant « Train n° allant à est passé le à h ».

Il s'assure si l'itinéraire est correctement tracé.

Le machiniste avance ensuite le train jusqu'à ce que le dernier véhicule ait dépassé le signal fermé.

Le chef de train place alors un pétard sur le rail à hauteur du signal et autorise le départ du train. Le machiniste respecte la marche à vue, limite la vitesse du train à 20 km/h jusqu'au premier poste de block gardé ou signal muni d'un œillette allumé qu'il rencontre.

C. — SIGNAUX FRANCHIS IRREGULIEREMENT.

ART. 140. — Règle.

Tout franchissement irrégulier de signal doit être acté par le chef de train ou le chef de gare à la feuille de travail du machiniste. Il doit en outre être annoté par le chef de train au rapport E. 791 des trains de voyageurs.

Ce franchissement doit, quand il concerne un signal de pleine voie, être porté par le chef de train à la connaissance du chef de la première gare où le train fait normalement arrêt.

Signal franchi indûment.

ART. 141. — Arrêt du train.

— Un machiniste qui a dépassé un signal d'arrêt en position fermée, doit provoquer l'arrêt de son train le plus rapidement possible.

— Si le chef de train a pu remarquer ce dépassement et s'il constate que le machiniste ne met pas tout en œuvre pour arrêter son train, il en provoque lui-même l'arrêt d'urgence.

— Le signaleur qui constate ce dépassement présente le signal mobile d'arrêt et donne le signal d'alarme au moyen du cornet.

a) **S'il parvient à arrêter le train**, il procède comme suit :

1° Poste en gare.

Il prévient le chef de gare et se conforme à ses ordres.

2° Poste en pleine voie.

Il informe le personnel du train ainsi que le Dispat-
ching ou le chef de la gare la plus proche.

Dans les deux cas il note le dépassement au carnet E.S. 478.

b) **S'il ne parvient pas à arrêter le train**, il en avise immédiatement le poste de signalisation d'aval ainsi que le chef de gare s'il est en gare; le Dispatching ou le chef de la gare la plus proche s'il est en pleine voie.

La communication est inscrite au document ad hoc (E.S. 478 ou E. 934 suivant le cas) sous la forme :

« N° Train a franchi signal fermé. N°
Heure ».

Le signaleur qui reçoit cette information met tout en œuvre pour faire arrêter le train. Il agit suivant le cas comme prescrit ci-avant.

ART. 142. — Formalités à remplir pour la remise en marche du train.

a) **Le train a été arrêté au poste qui commande le signal dépassé.**

Le machiniste doit recevoir un ordre de dépassement E.S. 422 pour le signal considéré.

b) **Le train a été arrêté à un autre poste.**

Il est fait application des mesures que la situation impose à ce poste.

c) **Le train a été arrêté après franchissement d'un signal à fonctionnement automatique.**

1° Si le personnel du train a pu constater que le signal porte sur son fût un œillette allumé ou la couronne blanche sur fond noir, le machiniste poursuit sa route en marche à vue jusqu'au pied du signal d'arrêt suivant en respectant une vitesse maximum de 20 km/h.

2° Si le personnel du train n'a pu faire cette constatation, le chef de train se rend au signal. Il y prélève un E.S. 421 ou réclame un E.S. 422 selon le cas.

Signal franchi par suite de fermeture intempestive.

ART. 143. — Arrêt du train.

Le machiniste provoque l'arrêt du train le plus rapidement possible.

ART. 144. — Remise en marche du train.

Selon ses constatations, le personnel du train fait application du cas a) ou c) de l'art. 142.

Si le personnel du train dispose d'une liaison téléphonique directe avec le poste commandant le signal, il peut se faire délivrer un ordre de dépassement par téléphone qu'il inscrit sur la feuille de travail du machiniste.

Remarque. — Quand le train ne s'arrête pas lors du franchissement d'un signal d'arrêt fermé intempestivement, le signaleur applique, hormis la délivrance de l'ordre de dépassement, les dispositions prévues au Chap. III du présent règlement.

D. — PRESCRIPTIONS SPECIALES APPLICABLES AUX POSTES DE SIGNALISATION A MANŒUVRE MECANIQUE.

ART. 145. — Dérangement (1) survenant dans un poste en gare pendant les heures de service du chef de gare.

a) Le poste n'est pas pourvu d'appareils de contrôle, permettant de s'assurer que les aiguillages, abordés par la pointe en voie principale, dans l'itinéraire à parcourir occupent la position correcte.

Le signaleur renseigne le chef de gare au sujet du dérangement qui empêche le renversement du levier du signal.

Le chef de gare vérifie que tous les leviers et manettes de l'appareil central occupent la position voulue pour l'itinéraire à parcourir, y compris les leviers ou manettes d'itinéraire et de signaux d'arrêt qui peuvent être manœuvrés. Il interdit ensuite, par une inscription au registre E.S. 477, la manœuvre des leviers des appareils qui intéressent l'itinéraire et fait toutes recommandations nécessaires à ce sujet au signaleur. Il vérifie que toutes les autres conditions de sécurité sont remplies (block, slot, etc.).

(1) Par dérangement on entend : l'absence de sécurité, que les installations prévues pour assurer cette sécurité existent ou n'existent pas.

Le chef de gare se rend ensuite dans la voie et vérifie la position des appareils qui seront parcourus par le train; il s'assure notamment de la position des aiguillages, vérifie si les aiguillages abordés par la pointe sont bien immobilisés par leur verrou et délivre ensuite au machiniste un ordre de dépassement remis de la main à la main ou par téléphone selon le cas.

b) Le poste est muni d'appareils de contrôle (électros de contrôle d'aiguillages) permettant de s'assurer que les aiguillages, abordés par la pointe en voie principale, dans l'itinéraire à parcourir occupent leur position correcte.

Dans ce cas, le signaleur informe le chef de gare du dérangement qui empêche le renversement du levier du signal. Le chef de gare vérifie, en consultant au besoin le tableau des itinéraires annexé à l'instruction locale, que les leviers d'aiguillages, de verrous, etc., occupent leur position correcte, pour l'itinéraire à parcourir, y compris les leviers d'itinéraire et de signaux d'arrêt, si leur manœuvre est possible.

S'il constate que le voyant de l'électro de contrôle des aiguillages indique bien que les appareils de voie occupent leur position correcte, que les opérations de block, de slot, etc. ont été effectuées et que, même moyennant déplombage, il n'est pas possible d'ouvrir le signal, le chef de gare délivre un ordre de dépassement de la main à la main ou par téléphone.

Si le chef de gare constate par l'examen de la couleur du voyant de l'électro de contrôle des aiguillages qu'un dérangement s'est produit dans les appareils de voie intéressant l'itinéraire à parcourir, il procède comme il est prescrit au littéra a) pour la vérification de l'itinéraire; ensuite si, même moyennant déplombage, il n'est pas possible d'ouvrir le signal, il délivre un ordre de dépassement de la main à la main ou par téléphone.

ART. 146. — Dérangement survenant dans un poste en gare en dehors des heures de service du chef de gare.

En dehors des heures de service du chef de gare, le signaleur procède comme s'il s'agissait d'un dérangement survenu dans un poste situé en pleine voie. L'instruction locale du poste doit indiquer les intervalles pendant lesquels le poste est à considérer comme étant en pleine voie.

Pendant ces intervalles, aucune manœuvre ne peut être exécutée dans le champ d'action du poste, en l'absence du chef de gare.

Si le poste est desservi par un ouvrier du service E, celui-ci est autorisé à délivrer des ordres de dépassement, mais n'est pas autorisé à déplomber les appareils lorsque survient un dérangement.

Dans ce dernier cas, il doit faire appel au chef de gare désigné dans l'instruction locale et, en attendant son intervention, assurer la circulation des trains en délivrant des ordres de dépassement.

L'ouvrier du service E devant desservir seul le poste de block est initié à cette partie du service à l'intervention du chef immédiat. Dès que l'initiation est terminée, le chef immédiat fait contrôler l'aptitude de l'ouvrier, au point de vue intervention dans le service de block et signalisation, par l'Inspecteur du service E assisté du signaleur-instructeur.

ART. 147. — Dérangement survenant dans un poste en pleine voie.

a) **Le poste n'est pas pourvu d'appareils de contrôle permettant de s'assurer que les aiguillages occupent la position correcte pour l'itinéraire à parcourir.**

Si un dérangement empêche le renversement du levier du signal, le signaleur, après avoir préparé complètement l'itinéraire en disposant les leviers des aiguillages, verrous, etc., dans leur position correcte, y compris les leviers d'itinéraire et de signaux (si leur manœuvre est possible), se rend dans la voie et vérifie si tous les appareils occupent leur position correcte pour l'itinéraire à parcourir.

S'il en est bien ainsi il remet au machiniste l'ordre de dépassement de la main à la main ou par téléphone selon le cas.

b) **Le poste est pourvu d'appareils de contrôle permettant de s'assurer que les aiguillages abordés par la pointe occupent la position correcte pour l'itinéraire à parcourir.**

Le signaleur s'assure que l'itinéraire à parcourir a été régulièrement établi, que les leviers d'itinéraire et de signaux, pour autant que leur manœuvre soit possible, ainsi que les leviers d'aiguillages, de verrous, etc. occupent

leur position correcte; il vérifie si le voyant de contrôle des aiguillages indique que tous les appareils de la voie occupent leur position correcte, si les opérations de block et de slot ont bien été effectuées. S'il en est ainsi et s'il ne peut, même moyennant déplombage, ouvrir le signal, il délivre au machiniste un ordre de dépassement de la main à la main ou par téléphone.

Si le signaleur constate par l'examen de la couleur du voyant de l'électro de contrôle des aiguillages qu'un dérangement s'est produit dans les appareils de voie intéressant l'itinéraire à parcourir, il procède comme il est prescrit au littéra a) pour la vérification de l'itinéraire; ensuite, si même moyennant déplombage, il n'est pas possible d'ouvrir ce signal, il délivre un ordre de dépassement de la main à la main ou par téléphone.

E. — PRESCRIPTIONS SPECIALES APPLICABLES AUX POSTES DE SIGNALISATION A MANŒU- VRE ELECTRIQUE.

ART. 148. — Dérangement (1) survenant dans un poste en gare pendant les heures de service du chef de gare.

a) Le signaleur, après avoir manœuvré régulièrement toutes les manettes de l'itinéraire intéressé, obtenu le contrôle des aiguillages, reçu les autorisations nécessaires (block, slot, circuit de voie, monocinétique) et s'être assuré qu'aucun itinéraire n'est établi pour un mouvement en sens inverse, constate que le voyant d'accouplement du signal ne passe pas du rouge au blanc.

Il répète la manœuvre de la ou des manettes qui ne sont pas enclenchées par l'électro d'itinéraire. Si, après ces manœuvres, le voyant d'accouplement ne devient pas blanc, il prévient le chef de gare. Celui-ci vérifie si toutes les manettes intéressées sont bien manœuvrées, si les voyants de contrôle des aiguillages, de slot, de block, de

(1) Par dérangement on entend : l'absence de sécurité, que les installations prévues pour assurer cette sécurité existent ou n'existent pas.

circuit de voie et de monocinétique, ont bien la couleur exigée pour l'ouverture du signal et si aucun itinéraire n'est établi en sens inverse.

Il fait placer des dispositifs d'immobilisation sur les manettes d'itinéraires-pédales, qu'elles soient ou non enclenchées par l'électro d'itinéraire. Enfin, il donne au machiniste un ordre de dépassement écrit ou téléphonique selon le cas. Il ne procède à l'enlèvement des dispositifs d'immobilisation qu'après s'être assuré de visu que le train a complètement dégagé l'itinéraire.

b) Le signaleur, après avoir manœuvré une manette d'aiguillage de l'itinéraire intéressé, n'obtient pas le contrôle de cet aiguillage, c'est-à-dire que le voyant de contrôle reste bleu et que la sonnerie tinte sans interruption.

Il vérifie les fusibles de contrôle et de manœuvre de l'aiguillage. Si le dérangement persiste, il prévient le chef de gare.

Celui-ci vérifie, en consultant au besoin le tableau des itinéraires, que toutes les manettes intéressées sont bien manœuvrées, que tous les voyants de contrôle des aiguillages, autres que le ou les aiguillages dérangés, sont blancs, que tous les voyants de slot, de block, de circuit de voie et de monocinétique ont la couleur exigée pour l'ouverture du signal et qu'aucun itinéraire n'est tracé pour un mouvement en sens inverse.

Le chef de gare fait placer des dispositifs d'immobilisation sur les manettes d'itinéraires-pédales, qu'elles soient ou non enclenchées par l'électro d'itinéraire (cas où les manettes d'itinéraires-pédales ne sont enclenchées par l'électro d'itinéraire qu'après renversement de la manette de signal), enlève alors les fusibles de contrôle et de manœuvre du ou des aiguillages dérangés, les remplace provisoirement par des fusibles postiches rouges, puis interdit au signaleur de modifier l'itinéraire préparé.

Il se rend ensuite dans la voie et fait éventuellement placer, à l'aide d'une manivelle de secours, le ou les aiguillages dérangés dans la position correspondant à celle de leur manette.

Cette opération étant faite :

— Si l'aiguillage en question se trouve à proximité du poste, le chef de gare se rend à l'appareil central et remplace les fusibles du ou des aiguillages dérangés. Si, après cette

opération, la manœuvre du signal est possible, le train est admis à la faveur du signal ouvert. Dans l'autre cas, après enlèvement des fusibles et après une nouvelle vérification du ou des aiguillages dérangés, le chef de gare autorise le dépassement du signal fermé.

— Si l'aiguillage en question est éloigné du poste et que le chef de gare ne peut s'y rendre sans perte de temps pour le train, il délivre un ordre de dépassement écrit ou téléphonique selon le cas, et ne procède à l'enlèvement des dispositifs d'immobilisation qu'après s'être assuré de visu que le train a complètement dégagé l'itinéraire.

c) Le signaleur, après avoir tracé régulièrement l'itinéraire à parcourir, a fait passer le voyant d'accouplement du signal du rouge au blanc. Il a renversé la manette du signal, mais celui-ci n'a pas obéi à la manœuvre et est resté fermé.

Dans ce cas, le signaleur vérifie :

1° au bâti, que l'itinéraire à parcourir a été régulièrement tracé;

2° qu'après renversement de la manette du signal, le voyant d'accouplement est resté blanc. Dans l'affirmative, le signaleur fait appel au chef de gare qui délivre un ordre de dépassement écrit ou téléphonique au machiniste; le chef de gare peut aussi donner l'ordre au signaleur de délivrer un ordre téléphonique E.S. 422. A cet effet, une communication téléphonique inscrite et numérotée est échangée entre le chef de gare et le signaleur sous la forme suivante :

« Voyant accouplement signal est resté blanc après renversement de la manette ».

Cette inscription est faite à l'E. 934 par le chef de gare et à l'E.S. 478 par le signaleur.

De cette communication, le chef de gare peut conclure que l'ordre de dépassement peut être délivré en toute sécurité.

Cette procédure n'est d'application que dans le cas où elle permet d'éviter la perte de temps que comporterait un déplacement préalable vers le poste.

Dans les autres cas, le chef de gare reste chargé des vérifications prescrites.

Lorsqu'un sous-chef de gare est de service au poste, c'est à lui qu'incombent les vérifications prescrites ainsi que la délivrance de l'ordre de dépassement.

Si, après le renversement de la manette du signal, le voyant d'accouplement ne reste pas blanc, on procède comme indiqué au littéra a) ci-dessus.

d) Le signaleur, après avoir manœuvré régulièrement toutes les manettes de l'itinéraire intéressé et obtenu le contrôle des aiguillages, ne reçoit pas une autorisation nécessaire (block, slot, circuit de voie, monocinétique, etc.).

Il fait intervenir le chef de gare qui, après avoir fait tracer et enclencher correctement l'itinéraire par l'électro d'itinéraire, fait recouvrir les manettes d'itinéraires-pédales d'un dispositif d'immobilisation, et se conforme ensuite aux prescriptions de l'instruction professionnelle (actionnement des clefs ou poussoirs de secours) qui tient compte des particularités de chaque installation.

e) Le signaleur ne parvient pas à placer une manette d'aiguillage ou d'itinéraire en position voulue.

Il fait immédiatement appel au chef de gare. Celui-ci fait placer dans la position correcte pour l'itinéraire à parcourir, les manettes d'aiguillage et d'itinéraire qui fonctionnent normalement.

Il vérifie que les voyants de contrôle des aiguillages intéressés dans l'itinéraire et dont la manœuvre de la manette a été possible, sont blancs, que les voyants d'autorisation (block, slot, circuit de voie, monocinétique, etc.) ont la couleur exigée pour l'ouverture du signal et qu'aucun itinéraire n'est tracé en sens inverse. Il vérifie également que les manettes d'itinéraires-pédales, dont la manœuvre a été possible, sont bien enclenchées par l'électro d'itinéraire et fait placer des dispositifs d'immobilisation sur ces manettes, qu'elles soient ou non enclenchées par cet électro (cas où les manettes d'itinéraire ne sont enclenchées par l'électro d'itinéraire qu'après renversement de la manette du signal). Il fait enlever les fusibles de manœuvre des aiguillages dont la manette n'a pu être manœuvrée, ainsi que ceux des aiguillages intéressés dans l'itinéraire à parcourir et qui ne sont pas enclenchés par les manettes

d'itinéraires-pédales. Il remplace provisoirement les fusibles de manœuvre enlevés par des fusibles postiches rouges. Il fait placer les dispositifs d'immobilisation sur les manettes des aiguillages dont il a enlevé les fusibles.

Il se rend ensuite dans la voie muni d'une manivelle de secours; il vérifie la position des aiguillages dont la manette n'a pu être manœuvrée normalement et il place éventuellement ces aiguillages dans la position correcte pour l'itinéraire à parcourir, en faisant usage de la manivelle de secours.

Il délivre ensuite au machiniste un ordre de dépassement écrit ou téléphonique selon le cas.

ART. 149. — Dérangement survenant dans un poste en gare en dehors des heures de service du chef de gare.

En dehors des heures de service du chef de gare, le signaleur procède comme s'il s'agissait d'un dérangement survenu dans un poste situé en pleine voie. L'instruction locale du poste doit indiquer les intervalles pendant lesquels le poste est à considérer comme étant en pleine voie.

Pendant ces intervalles, aucune manœuvre ne peut être exécutée dans le champ d'action du poste, en l'absence du chef de gare.

Si le poste est desservi par un ouvrier E, celui-ci est **autorisé** à délivrer des ordres de dépassement, mais **n'est pas autorisé** à déplomber les appareils lorsque survient un dérangement.

Dans ce cas, il doit faire appel au chef de gare désigné dans l'instruction locale et, en attendant son intervention, assurer la circulation des trains en délivrant des ordres de dépassement.

L'ouvrier E devant desservir seul le poste de block est initié à cette partie du service à l'intervention du chef immédiat. Dès que l'initiation est terminée, celui-ci fait contrôler, par l'Inspecteur E assisté du signaleur-instructeur, l'aptitude de l'ouvrier au point de vue intervention dans le service de block et signalisation.

ART. 150. — Dérangements survenant dans un poste en pleine voie.

a) **Le signaleur, après avoir manœuvré régulièrement toutes les manettes de l'itinéraire, obtenu le contrôle des aiguillages et reçu les autorisations nécessaires (block, slot, circuit de voie, monocinétique) et s'être assuré qu'aucun itinéraire n'est tracé pour un mouvement en sens inverse, constate que le voyant d'accouplement du signal ne passe pas du rouge au blanc.**

Le signaleur vérifie que tous les voyants de contrôle des aiguillages, de slot, de block, de circuit de voie, de monocinétique, ont bien la couleur exigée pour l'ouverture du signal.

Il répète la manœuvre de la ou des manettes d'itinéraire qui ne sont pas enclenchées par l'électro d'itinéraire.

Si, après ces manœuvres, le voyant d'accouplement ne devient pas blanc et si le signaleur n'est pas seul de service, il fait constater cet état de choses par le deuxième signaleur, place des dispositifs d'immobilisation sur toutes les manettes d'itinéraires-pédales, qu'elles soient ou non enclenchées par l'électro d'itinéraire (cas où les manettes d'itinéraires-pédales sont enclenchées par l'électro d'itinéraire après renversement de la manette de signal), interdit au deuxième signaleur de modifier l'itinéraire préparé et délivre au machiniste un ordre de dépassement écrit ou téléphonique, selon le cas. Il ne procède à l'enlèvement des dispositifs d'immobilisation qu'après s'être assuré de visu que l'itinéraire a été complètement franchi par le train.

b) **Le signaleur, après avoir manœuvré une manette d'aiguillage de l'itinéraire intéressé, n'obtient pas le contrôle de cet aiguillage, c'est-à-dire que le voyant de contrôle reste bleu et que la sonnerie tinte sans interruption.**

Après avoir manœuvré régulièrement toutes les manettes du parcours en consultant au besoin le tableau des itinéraires, il vérifie que les voyants de contrôle des aiguillages, autres que le ou les aiguillages dérangés, sont blancs, que tous les voyants de slot, de block, de circuit de voie et de monocinétique ont la couleur exigée pour l'ouverture du signal, s'assure qu'aucun itinéraire n'est tracé pour un mouvement en sens inverse. Il vérifie les fusibles de contrôle et de manœuvre de l'aiguillage. Si le dérangement

persiste, il place des dispositifs d'immobilisation sur les manettes d'itinéraires-pédales, qu'elles soient ou non enclenchées par l'électro d'itinéraire (cas où les manettes d'itinéraires-pédales ne sont enclenchées par l'électro d'itinéraire, qu'après renversement de la manette de signal), enlève les fusibles de contrôle et de manœuvre du ou des aiguillages dérangés et les remplace provisoirement par des fusibles postiches rouges.

Si le signaleur n'est pas seul de service, il fait constater cet état de choses par le deuxième signaleur, lui interdit de modifier l'itinéraire préparé, se rend ensuite dans la voie muni d'une manivelle et place éventuellement le ou les aiguillages dérangés dans la position correspondant à celle de la manette au bâti en s'assurant notamment que les aiguillages sont bien verrouillés.

Il revient dans le poste et replace les fusibles du ou des aiguillages dérangés. Si, après cette opération, la manœuvre du signal est possible, le train est admis à la faveur du signal ouvert.

Dans l'autre cas, le signaleur enlève les fusibles du ou des aiguillages dérangés, vérifie à nouveau le ou les aiguillages dérangés et délivre au machiniste un ordre de dépassement écrit ou téléphonique selon le cas.

c) Le signaleur, après avoir tracé régulièrement l'itinéraire à parcourir, a fait passer le voyant d'accouplement du signal du rouge au blanc. Il a renversé la manette du signal, mais celui-ci n'a pas obéi à la manœuvre et est resté fermé.

Dans ce cas, le signaleur vérifie :

1° au bâti que l'itinéraire a été régulièrement tracé;

2° qu'après renversement de la manette du signal, le voyant d'accouplement est resté blanc et, dans l'affirmative, délivre au machiniste un ordre de dépassement écrit ou téléphonique selon le cas.

Si, après le renversement de la manette, le voyant d'accouplement ne reste pas blanc, on procède comme il est prescrit au littéra a) de cet article.

d) **Le signaleur, après avoir régulièrement renversé toutes les manettes de l'itinéraire intéressé, obtenu le contrôle des aiguillages, ne reçoit pas une autorisation nécessaire (block, slot, circuit de voie, monocinétique, etc.).**

Le signaleur trace et enclenche correctement l'itinéraire par l'électro d'itinéraire, recouvre toutes les manettes d'itinéraires-pédales d'un dispositif d'immobilisation et se conforme aux prescriptions de l'instruction professionnelle qui tient compte des particularités de chaque installation.

e) **Le signaleur ne parvient pas à placer une manette d'aiguillage ou d'itinéraire en position voulue.**

Il place dans la position correcte pour l'itinéraire à parcourir les manettes d'aiguillages et d'itinéraire qui fonctionnent normalement.

Il vérifie que les voyants de contrôle des aiguillages intéressés dans l'itinéraire et dont la manœuvre de la manette a été possible, sont blancs.

Il vérifie éventuellement que les voyants d'autorisation (block, slot, circuit de voie, monocinétique, etc.) ont la couleur exigée pour l'ouverture du signal et qu'aucun itinéraire n'est tracé pour un mouvement en sens inverse.

Il vérifie également que les manettes d'itinéraires-pédales qui peuvent être manœuvrées sont bien enclenchées par l'électro d'itinéraire et place des dispositifs d'immobilisation sur ces manettes, qu'elles soient ou non enclenchées par cet électro (cas où les manettes d'itinéraires-pédales ne sont enclenchées par l'électro d'itinéraire qu'après renversement de la manette de signal).

Il enlève les fusibles de manœuvre des aiguillages dont la manette n'a pu être manœuvrée, ainsi que ceux des aiguillages intéressés dans l'itinéraire à parcourir et qui ne seraient pas enclenchés par des manettes d'itinéraire.

Pour les aiguillages dont la manette n'a pu être manœuvrée ou enclenchée par manette d'itinéraire, il remplace provisoirement le fusible de manœuvre par des fusibles postiches rouges.

Il place des dispositifs d'immobilisation sur les manettes des aiguillages dont il a enlevé les fusibles.

Il se rend ensuite dans la voie muni d'une manivelle de secours, il vérifie la position des aiguillages dont la manette n'a pu être manœuvrée régulièrement et il place

éventuellement ces aiguillages dans la position correcte pour l'itinéraire à parcourir en faisant usage de la manivelle de secours.

Il délivre ensuite au machiniste un ordre de dépassement écrit ou téléphonique selon le cas.

ART. 151. — Cas particuliers de dérangement survenant aux aiguillages.

a) Dérangement survenant aux contrôles.

Lorsque par suite de dérangement au circuit de contrôle d'un aiguillage à commande électrique, l'ouverture des signaux donnant accès à cet aiguillage est devenue impossible, le chef de gare peut avoir recours à l'un des deux modes d'exploitation suivants :

1^{er} mode : Autoriser la manœuvre électrique de l'aiguillage dont le contrôle est dérangé et, après avoir procédé aux vérifications nécessaires, conformément aux prescriptions ci-dessus, autoriser le dépassement des signaux fermés en délivrant des ordres de dépassement.

2^e mode : Faire immobiliser l'aiguillage dans la voie au moyen de griffes ou de tire-fond dans une position déterminée; placer des dispositifs d'immobilisation sur la manette dans la position correspondante, faire enlever les fusibles de manœuvre et de contrôle de l'aiguillage dérangé, autoriser ensuite l'électromécanicien à caler l'armature de l'électro de contrôle de cet aiguillage.

Le chef de gare inscrit alors, dans le registre E.S. 477 du poste, la mention suivante : « Aiguillage dérangé, autorisé le calage du contrôle le à heures. Signature ».

A partir de ce moment, tous les signaux donnant accès à l'aiguillage dérangé et correspondant aux itinéraires compatibles avec la position qui a été donnée à cet aiguillage peuvent être ouverts comme si le dérangement n'existait pas.

Au moment où le dérangement a disparu et où l'aiguillage peut donc être de nouveau manœuvré normalement, le chef de gare fait enlever les griffes ou tire-fond ainsi

que les dispositifs d'immobilisation de la manette et de l'armature de contrôle en procédant dans l'ordre ci-après :

1° le dispositif de calage de l'armature de l'électro de contrôle (travail à effectuer par l'électromécanicien) ;

2° le dispositif d'immobilisation de la manette d'aiguillage ;

3° les griffes ou tire-fond de l'aiguillage en campagne.

Il s'assure qu'aucun véhicule ne se trouve sur l'aiguillage et autorise le placement de fusibles de manœuvre et de contrôle. Il inscrit alors dans le registre E.S. 477 la mention : « Aiguillage..... remis en service. Libéré contrôle le à heures. Signature ».

Dans les postes en pleine voie, le 2^e mode est interdit.

b) Impossibilité de manœuvrer le moteur à l'aide de la manivelle.

Dans le cas de non-fonctionnement d'un aiguillage, par suite d'une avarie ou d'un calage rendant impossible l'actionnement de l'appareil de manœuvre à l'aide de la manivelle, il est procédé comme suit :

1° Comme pour tout dérangement, il est fait immédiatement appel à l'intervention de l'électromécanicien du poste.

2° En attendant l'arrivée de cet agent, le chef de gare prend toutes mesures utiles pour faire passer les trains en traçant des itinéraires ne comprenant pas l'aiguillage dérangé. S'il n'est pas possible d'éviter le passage du train sur l'aiguillage dérangé, le chef de gare se rend à l'aiguillage intéressé et procède à la déconnexion des tringles reliant l'appareil de manœuvre à l'aiguillage. Chaque poste est pourvu de l'outillage nécessaire à cette opération. Il place ensuite l'aiguillage dans la position correspondante à celle de la manette au bâti et se conforme aux prescriptions du 2^e mode ci-dessus.

Dans le cas d'une liaison, seul l'aiguillage dérangé est déconnecté, l'autre devant être manœuvré à l'aide de la manivelle.

Toutefois, ces deux aiguillages seront immobilisés à l'aide de tire-fond ou de griffes avant le passage des trains.

CHAPITRE II.

MODIFICATION D'UN ITINÉRAIRE TRACE.

A. — DEFINITION.

ART. 152 — Par modification d'un itinéraire, on entend tout changement dans le tracé, avant son utilisation, d'un itinéraire qui a été établi et enclenché par le renversement d'un levier ou d'une manette d'itinéraire ou de signal.

B. — MESURES A PRENDRE PAR LE SIGNALEUR LORSQUE LE SIGNAL COUVRANT L'ITINÉRAIRE N'A PAS ENCORE ÉTÉ OUVERT.

ART. 153. — Levier ou manette d'itinéraire non enclenché par une pédale.

Premier cas. — La modification de l'itinéraire est imposée par le chef de gare.

Dans ce cas, le signaleur modifie l'itinéraire après en avoir reçu l'ordre du chef de gare.

Deuxième cas. — La modification de l'itinéraire est nécessitée par une erreur du signaleur.

Le signaleur rectifie l'itinéraire dès qu'il se rend compte de son erreur.

ART. 154. — Levier ou manette d'itinéraire enclenché par une pédale.

Premier cas. — La modification de l'itinéraire est imposée par le chef de gare.

a) S'il s'agit d'un poste en gare, le chef de gare donne l'ordre au signaleur de modifier l'itinéraire. Il déplombe ou donne au signaleur un ordre téléphonique enregistré à l'E. 934 pour déplomber le dispositif de secours de l'électro d'itinéraire afin de pouvoir remettre la manette d'itinéraire en position normale et établir le nouvel itinéraire.

Le déplombage doit être inscrit au carnet de block par le signaleur et au registre E.S. 425 par le chef de gare.

b) S'il s'agit d'un poste en pleine voie, l'ordre de modifier l'itinéraire est donné au signaleur par le chef de la gare voisine ou par le dispatcher.

Le signaleur déplombe le dispositif de secours de l'électro d'itinéraire et remet la manette en position normale afin de pouvoir établir le nouvel itinéraire.

Le déplombage doit être inscrit au carnet E.S. 478 et au registre E.S. 425.

Le chef de gare attire l'attention du signaleur sur ce qu'il lui est interdit d'utiliser le dispositif déplombé à d'autres fins ou pour d'autres trains, sauf en cas de dérangement dûment constaté dans les registres E.S. 477 ou E.S. 425.

Deuxième cas. — La modification de l'itinéraire est nécessitée par une erreur du signaleur.

Dès que le signaleur se rend compte de son erreur, il doit procéder comme suit :

a) S'il s'agit d'un poste en gare, le signaleur prévient le chef de gare de l'erreur commise, celui-ci déplombe ou donne ordre par téléphone de déplomber le dispositif de secours de l'électro d'itinéraire; il est ensuite procédé comme au 1^{er} cas, littéra a) ci-dessus.

b) S'il s'agit d'un poste en pleine voie, le signaleur prévient le chef de la gare voisine, puis procède comme au premier cas littéra b) ci-dessus.

**C. — MESURES A PRENDRE PAR LE SIGNALEUR
LORSQUE LE SIGNAL COUVRANT L'ITINE-
RAIRE EST OUVERT.**

REMARQUE IMPORTANTE.

Lorsqu'un signal d'arrêt a été ouvert pour un train, il est interdit de le refermer pour donner le pas à un train venant d'une autre direction ou de laisser créer sur la voie un obstacle quelconque pouvant entraver la circulation du train pour lequel le signal avait été ouvert.

Si, exceptionnellement, il est nécessaire de refermer un signal d'arrêt avant que se soit présenté le train ou qu'ait été exécuté le mouvement pour lequel ce signal avait été

ouvert, le signaleur ne peut, sauf en cas de danger imminent, modifier l'itinéraire déjà tracé, ni autoriser un parcours incompatible avec ce même itinéraire sans l'autorisation du chef de gare.

ART. 155. — Itinéraire non enclenché par pédale.

Premier cas. — La modification de l'itinéraire est imposée par le chef de gare.

Sur l'ordre du chef de gare, s'il s'agit d'un poste en gare, ou du chef de la gare voisine ou du dispatcher, s'il s'agit d'un poste en pleine voie, le signaleur referme le signal d'arrêt intéressé.

Il mentionne cette opération à son carnet E.S. 478 sous la forme suivante :

« Ordre Chst (ou dispatcher), refermé signal ... (heure) ».

L'itinéraire ne peut être modifié qu'après un intervalle de temps de 3 minutes au moins après la fermeture du signal. Ce délai de 3 minutes n'est toutefois pas imposé s'il s'agit d'un mouvement qui a son origine dans la gare, mais le nouvel itinéraire ne peut être tracé qu'après accord avec le chef de gare.

Deuxième cas. — La modification de l'itinéraire est due à une erreur du signaleur.

Dès qu'il se rend compte de son erreur, le signaleur referme le signal d'arrêt intéressé et mentionne cette opération à son carnet E.S. 478 dans la forme suivante :

« Refermé signal suite erreur, (heure) ».

Il prévient ensuite le chef de gare s'il s'agit d'un poste en gare, ou le chef de la gare voisine s'il s'agit d'un poste en pleine voie.

L'itinéraire ne peut être modifié qu'après un délai de 3 minutes comme indiqué ci-dessus.

ART. 156. — Itinéraire enclenché par pédale.

Premier cas. — La modification de l'itinéraire est imposée par le chef de gare.

a) S'il s'agit d'un poste en gare, le signaleur reçoit l'ordre du chef de gare de refermer le signal d'arrêt intéressé, cette opération est mentionnée au carnet E.S. 478 sous la forme suivante :

« Ordre Chst, refermé signal, (heure) ».

Le chef de gare déplombe ou donne par téléphone au signaleur l'ordre inscrit au registre E. 934, de déplomber le dispositif de secours de l'électro d'itinéraire afin de remettre la manette intéressée en position normale.

Le déplombage est inscrit au carnet E.S. 478 par le signaleur et au registre E.S. 425 par le chef de gare.

L'itinéraire ne peut être modifié qu'après un délai d'au moins 3 minutes après la fermeture du signal. Ce délai de 3 minutes n'est pas imposé s'il s'agit d'un mouvement ayant son origine dans la gare, toutefois le nouvel itinéraire ne peut être établi qu'après accord avec le chef de gare.

b) S'il s'agit d'un poste en pleine voie, le signaleur reçoit l'ordre du dispatcher ou du chef de la gare voisine de refermer le signal d'arrêt intéressé et l'inscrit à son carnet E.S. 478 comme indiqué ci-dessus.

Il déplombe le dispositif de secours de l'électro d'itinéraire afin de remettre la manette intéressée en position normale.

Il inscrit le déplombage à son carnet E.S. 478 et au registre E.S. 425.

Un délai de 3 minutes après la fermeture du signal est exigé avant de pouvoir modifier l'itinéraire.

Deuxième cas. — La modification de l'itinéraire est due à une erreur du signaleur.

Dès qu'il s'aperçoit de son erreur, le signaleur referme le signal d'arrêt intéressé et le mentionne au carnet E.S. 478 sous la forme suivante :

« Refermé signal suite erreur (heure) ».

Il prévient ensuite le chef de gare, s'il s'agit d'un poste en gare ou le chef de la gare voisine s'il s'agit d'un poste en pleine voie.

On procède ensuite comme indiqué au premier cas du présent article, littéra a) pour les postes en gare ou littéra b) pour les postes en pleine voie.

ART. 157. — Remarque importante.

En attendant le replombage du dispositif de secours de l'électro d'itinéraire, il est interdit au signaleur d'utiliser ce dispositif à d'autres fins, sauf en cas de dérangement.

CHAPITRE III.

FERMETURE INTEMPESTIVE D'UN SIGNAL.

A. — MESURES GENERALES.

ART. 158. — Poste en gare.

Lorsqu'un signal est refermé intempestivement, le signaleur en recherche la cause en observant la couleur des voyants des appareils intéressant le signal et la position du levier de manœuvre.

Le chef de gare, prévenu de l'incident, prend les mesures de sécurité que la situation comporte.

Le dérangement est inscrit au registre E.S. 477 par le chef de gare et au carnet E.S. 478 par le signaleur sous la forme suivante :

« Signal fermé intempestivement à (heure) ».

ART. 159. — Poste en pleine voie.

Le signaleur du poste recherche la cause de l'incident en observant la couleur des voyants des appareils intéressant le signal et la position du levier de manœuvre.

Il prévient le chef de la gare voisine par une communication inscrite au registre E. 934, ensuite il mentionne l'incident au registre E.S. 477 de son poste.

B. — MESURES SPECIALES.

ART. 160. — Toutes les conditions nécessaires à l'ouverture du signal sont remplies.

Le signaleur effectue éventuellement une nouvelle manœuvre du levier en vue d'ouvrir le signal, si cette manœuvre est possible sans déplomber un appareil de sécurité.

Dans l'autre cas, on délivre un ordre de dépassement conformément aux prescriptions des articles 101 à 151 suivant le cas qui se présente.

ART. 161. — Un slot a été repris inopinément.

Après avoir constaté la reprise du slot, le signaleur prévient le poste slotteur qui éventuellement rend l'autorisation si celle-ci n'a pas été reprise pour une cause justifiée.

Après que le slot a été accordé, le signaleur manœuvre le levier en vue de rouvrir le signal; en cas d'insuccès, il est délivré un ordre de dépassement comme indiqué au cas précédent.

Il est rappelé qu'en cas de dérangement aux appareils slotteurs, une communication téléphonique inscrite au carnet E.S. 478 entre poste slotteur et poste slotté doit remplacer le slot non obtenu par les appareils.

ART. 162. — Fonctionnement prématuré d'une pédale de fermeture automatique.

S'il s'agit du fonctionnement prématuré d'une pédale de fermeture automatique, un ordre de dépassement est délivré conformément aux prescriptions prévues en cas de franchissement de signaux fermés.

S'il s'agit du fonctionnement prématuré d'une pédale de fin d'itinéraire et de fermeture automatique du signal, le signaleur place un dispositif d'immobilisation sur le levier ou la manette d'itinéraire en relation avec l'électro d'itinéraire libéré.

Le dépassement du signal est subordonné aux formalités à remplir en cas de dépassement de signaux fermés.

Le signaleur vérifie que l'itinéraire complet est libéré avant de remettre le levier de signal en position normale; dans un poste en gare, le chef de gare doit autoriser cette opération.

On enlève ensuite le dispositif d'immobilisation placé sur le levier ou la manette d'itinéraire et on remet cet appareil en position normale.

Le dérangement est indiqué au registre E.S. 477 par le chef de gare dans un poste en gare, par le signaleur dans un poste en pleine voie.

ART. 163. — Interruption du contrôle d'un aiguillage manœuvré électriquement.

Le signaleur vérifie et remplace éventuellement le fusible de contrôle de l'aiguillage dérangé.

Si le contrôle est rétabli, le signaleur effectue une nouvelle manœuvre de la manette du signal si cette manœuvre est possible sans déplombage; dans l'autre cas, on délivre un ordre de dépassement dans les conditions prescrites aux articles 101 à 151 du présent titre.

ART. 164. — Erreur de la part du signaleur.

Dès qu'il s'aperçoit de son erreur, le signaleur essaie de rouvrir le signal si cette opération est possible sans déplombage; dans le cas contraire, le chef de gare intervient pour le déplombage du récepteur ou de l'appareil en tenant lieu. Après la réouverture du signal, le récepteur ou l'appareil en tenant lieu doit être replombé immédiatement. En pleine voie, le signaleur déplombe le récepteur ou l'appareil en tenant lieu et procède ensuite comme s'il avait dû déplomber celui-ci pour dérangement.

ART. 103. — Interruption du contrôle d'un signalage
manoeuvre écartée

Le signalleur vérifie et remplace éventuellement le fusible
de contrôle de l'aiguillage dérangé.

Si le contrôle est rétabli, le signalleur effectue une
nouvelle manoeuvre de la manette du signal si cette ma-
noeuvre est possible sans dépassement; dans l'autre cas, on
délivre un ordre de dépassement dans les conditions pres-
crites aux articles 101 à 101 du présent titre.

ART. 104. — Erreur de la part du signalleur.

Dès qu'il s'aperçoit de son erreur, le signalleur cesse de
ouvrir le signal si cette opération est possible sans dé-
passement; dans le cas contraire, le chef de gare intervient
pour le dépassement du récepteur ou de l'appareil en tenant
lieu. Après la réouverture du signal, le récepteur ou l'appa-
reil en tenant lieu doit être réparé immédiatement. En
pleine voie, le signalleur débloque le récepteur ou l'appareil
en tenant lieu et procède ensuite comme s'il avait dû dé-
bloquer celui-ci pour dépannement.

CHAPITRE IV.

RECEPTION D'UN TRAIN SUR UNE VOIE PARTIELLEMENT OCCUPEE OU SUR UNE VOIE NON OCCUPEE AUTRE QUE CELLE SUR LAQUELLE IL EST REÇU HABITUELLEMENT.

A. — RECEPTION D'UN TRAIN SUR UNE VOIE PARTIELLEMENT OCCUPEE.

ART. 165. — Mesures de protection préalable.

Lorsqu'un train doit être reçu dans une gare sur une voie partiellement occupée, l'obstacle se trouvant sur la voie doit être, au préalable, couvert par un signal mobile d'arrêt indiquant l'endroit où le train doit s'arrêter.

Cette couverture ne doit pas être réalisée lorsque la réception sur voie occupée s'effectue à la faveur d'un signal de manœuvre.

En l'absence de couverture, l'obstacle doit porter un feu (blanc ou rouge), si la réception s'effectue lorsque les signaux de nuit sont de rigueur et que l'éclairage de la gare n'est pas suffisant pour rendre l'obstacle visible à distance convenable.

Une consigne approuvée par la Direction du Matériel et des Achats sera établie pour les gares où le service de l'Exploitation estimera pouvoir considérer l'éclairage normal de la gare comme suffisant.

En l'absence de couverture, le machiniste doit s'arrêter sans contact avec l'obstacle.

ART. 166. — Mesures particulières.

Pour la réception du train, on procède comme suit, suivant le cas :

a) Le signal d'entrée est pourvu d'un signal de manœuvre.

Le signal de manœuvre est ouvert pour l'entrée du train. Celui-ci ne doit pas marquer l'arrêt au signal d'entrée pour autant que l'itinéraire commandé soit enclenché; toutefois, le machiniste doit observer la marche à vue dès qu'il a franchi le signal.

Par itinéraire enclenché, il faut entendre un itinéraire dont on ne peut modifier la position des aiguillages et verrous tant que le levier du signal ou la manette d'itinéraire est renversé.

Si l'itinéraire commandé n'est pas enclenché, le signal de manœuvre ne peut être ouvert qu'après arrêt du train au signal.

b) Le signal d'entrée n'est pas muni d'un signal de manœuvre et il est impossible de l'ouvrir pour le train.

On doit faire arrêter le train devant le signal. Le dépassement du signal fermé est ensuite autorisé conformément aux prescriptions du chapitre I ci-dessus (art. 112).

Toutefois, le machiniste est prévenu de ce qu'il sera reçu sur une voie occupée.

c) Le signal d'entrée n'est pas muni d'un signal de manœuvre et il est possible d'ouvrir le signal.

Un train ne peut être reçu dans les conditions ci-dessus sans l'approbation de l'IPX qui doit s'assurer que cette mesure est justifiée par la fréquence des réceptions sur voies occupées et l'impossibilité d'effectuer ces réceptions comme prévu au § b).

En attendant le placement d'un signal de manœuvre, dans les gares où un train doit être reçu fréquemment sur une voie partiellement occupée, on procède comme suit :

On fait arrêter le train devant le signal; celui-ci est ensuite ouvert, mais le signal mobile de réduction de vitesse (drapeau jaune ou feu jaune) doit être présenté au machiniste par le chef de gare en un point de la gare indiqué à l'instruction locale pour chaque itinéraire. A la vue de ce signal, le machiniste ralentit et adopte la marche à vue.

Dans la mesure du possible, ce signal mobile doit pouvoir être observé par le machiniste dès qu'il franchit le signal d'entrée.

Remarque. — Il reste entendu que les opérations ci-dessus ne sont effectuées qu'après application des prescriptions reprises au R.G.S., fascicule II, titre IX, chapitre III, paragraphe E.

B. — RECEPTION D'UN TRAIN SUR UNE VOIE NON OCCUPEE AUTRE QUE CELLE SUR LAQUELLE IL EST REÇU HABITUELLEMENT.

ART. 167. — Principe.

La voie habituelle de réception d'un train est indiquée au tableau d'affectation des voies de la gare.

Pour la réception de trains de marchandises dans un faisceau de réception, le tableau d'affectation peut se borner à indiquer le faisceau.

Les prescriptions ci-dessous sont appliquées :

— à un train de voyageurs et à un train de marchandises reçus ordinairement sur la voie principale réservée aux trains directs ou sur une voie de réception à voyageurs, lorsque l'un de ces trains est reçu sur une autre voie que celle qui est prévue au tableau d'affectation des voies;

— à un train de marchandises, reçu ordinairement dans un faisceau de réception à marchandises, lorsque le train est reçu dans un faisceau autre que celui prévu, pour sa réception, au tableau d'affectation des voies.

ART. 168. — La signalisation permet au personnel du train de se rendre compte de la modification d'itinéraire.

L'entrée en gare est autorisée par l'ouverture du signal correspondant à la direction réellement donnée, il ne faut donc pas lui présenter un signal mobile.

ART. 169. — La signalisation ne permet pas au personnel du train de se rendre compte de la modification d'itinéraire.

L'entrée en gare est autorisée par l'ouverture du signal; en outre, le signaleur prévient le personnel du train en plaçant, en dehors du poste, un drapeau jaune le jour, un feu jaune la nuit. Lorsque des circonstances particulières empêchent le machiniste d'apercevoir en temps utile ce signal mobile au poste, l'instruction locale indique l'endroit où il doit être présenté.

En outre, si le train ne fait pas arrêt en gare, et si le signal de sortie n'est pas répété par le signal d'entrée, ce dernier ne peut être ouvert avant d'avoir procédé à l'ouver-

ture du signal de sortie. Si ce dernier ne peut être ouvert, le train doit être arrêté devant le signal d'entrée, après quoi il peut continuer sa marche.

Dans les deux cas, dès que le machiniste s'aperçoit qu'il y a un changement dans son itinéraire habituel, il ralentit et adopte la marche à vue (R.G.E., livre 121).

ART. 170. — Remarque.

Si un signal de direction à mâtereaux inégaux ou à palettes superposées, situé à l'entrée d'une gare, est répété par le signal précédent et par l'avertisseur de ce signal, tout train reçu sur une voie parcourue à vitesse réduite, alors que la voie de réception habituelle de ce train peut être parcourue à la vitesse la plus élevée, doit être arrêté devant le signal d'entrée avant de pouvoir continuer sa marche.

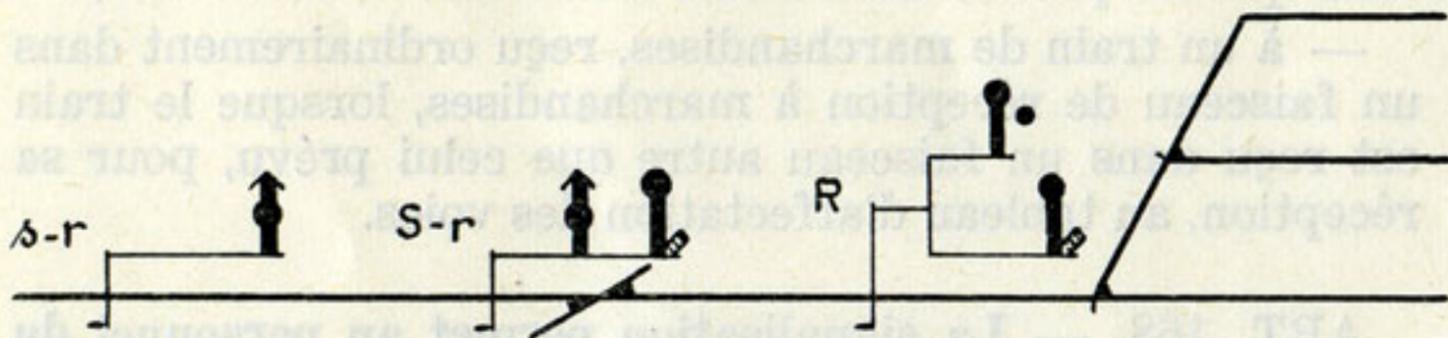


Fig. 24.

La même mesure doit être prescrite lorsqu'il s'agit d'un train spécial qui n'a pas d'arrêt prévu dans la gare, quel que soit le mode de répétition du signal d'entrée. L'instruction locale du poste intéressé doit traiter chaque cas.

CHAPITRE V.

TRAIN A FAIRE VERIFIER.

ART. 171. — Différents cas qui peuvent survenir.

Un train présentant une avarie ou une anomalie de nature à provoquer un accident (portière ouverte empiétant dans le gabarit, boîte chauffante, chargement déplacé, commencement d'incendie, bris de bandages, d'essieux ou de butoirs, roues déraillées, absence de signaux réglementaires portés par les trains, etc.) doit être vérifié par son personnel.

ART. 172. — Obligations des signaleurs.

Un signaleur qui constate, lors de l'arrivée ou du passage d'un train, que celui-ci présente une avarie ou une anomalie de nature à provoquer un accident, doit présenter au train le signal mobile d'arrêt et donner éventuellement l'alarme au moyen du cornet.

S'il s'agit d'un poste en gare, le signaleur, après l'arrêt du train, prévient le chef de gare et se conforme aux ordres de celui-ci; s'il s'agit d'un poste en pleine voie, le signaleur prévient le personnel du train de l'anomalie constatée.

S'il ne parvient pas à arrêter le train, le signaleur prévient le poste suivant par l'annonce :

« Arrêtez et faites vérifier train n° ».

Cette annonce est inscrite au carnet E.S. 478 des deux postes.

ART. 173. — Obligations du signaleur à qui on annonce une anomalie.

Tout signaleur à qui on annonce une anomalie constatée à un train, en accuse réception et fait arrêter le train en maintenant le signal qu'il doit respecter en position fermée.

Si le signal est déjà ouvert, il le referme et présente le signal mobile d'arrêt en donnant éventuellement l'alarme au moyen du cornet.

TRAIN A FAIBLE VITESSE.

ART. 171. — Différents cas qui peuvent survenir.

Un train présentant une avarie ou une anomalie de nature à provoquer un accident (portière ouverte empêchant dans le gabarit, boîte chauffante, chargement déplacé, commencement d'incendie, bris de bandages, d'essieux ou de butoirs, roues dérailées, absence de signaux réglementaires portés par les trains, etc.) doit être vérifié par son personnel.

ART. 172. — Obligations des signaux.

Un signal qui constate, lors de l'arrivée ou du passage d'un train, que celui-ci présente une avarie ou une anomalie de nature à provoquer un accident, doit présenter au train le signal mobile d'arrêt et donner éventuellement l'alarme au moyen du corne.

Si l'arrêt d'un poste en gare, le signal, après l'arrêt du train, prévient le chef de gare et sa conforme aux ordres de celui-ci; si l'arrêt d'un poste en pleine voie, le signal prévient le personnel du train de l'anomalie constatée.

Si le signal ne prévient pas l'arrêt du train, le signal prévient le chef de gare par l'annonce :

« Arrêtez et faites vérifier le train n° »

Cette annonce est inscrite au carnet N. 478 des deux postes.

ART. 173. — Obligations du signal à qui on annonce une anomalie.

Tout signal à qui on annonce une anomalie constatée à un train en course réception et fait arrêter le train en maintenant le signal qu'il doit respecter en position fermée.

Si le signal est déjà ouvert, il se ferme et présente le signal mobile d'arrêt en donnant éventuellement l'alarme au moyen du corne.

CHAPITRE VI.

PROTECTION DE CISAILLEMENT LORS D'UNE MANŒUVRE QUI S'EFFECTUE PAR TEMPS DE BROUILLARD OU DE CHUTE DE NEIGE.

ART. 174. — Dispositions et annonces.

Par temps de brouillard ou de chute de neige, toute manœuvre s'effectuant en aval d'un signal d'arrêt de gare, doit être protégée par une section tampon contre l'arrivée d'un train direct (c'est-à-dire un train ne s'arrêtant pas normalement dans cette gare).

Les instructions locales des postes de signalisation précisent les mesures à prendre dans chaque cas particulier compte tenu des prescriptions ci-après :

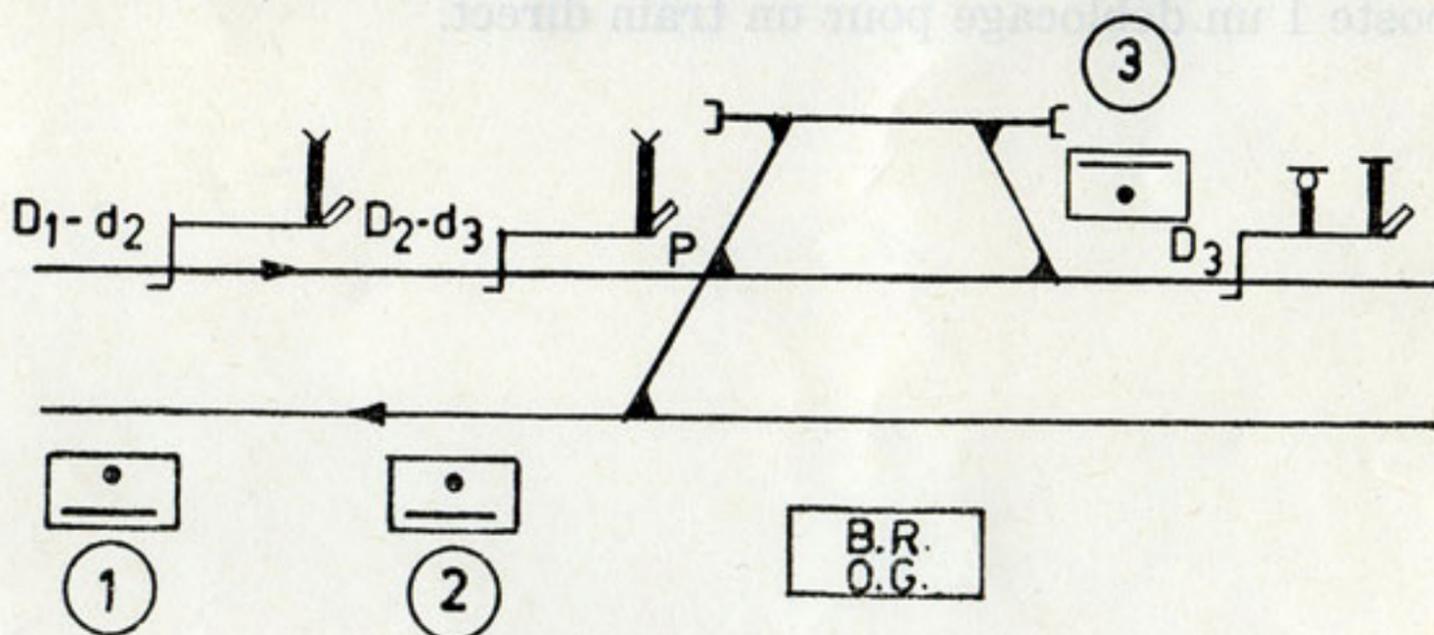


Fig. 25.

Les postes 2 et 3 (fig. 25) échangent au début de la période de brouillard ou de chute de neige l'annonce « brouillard » ou « neige » et, à la fin, l'annonce « fin de brouillard » ou « fin de neige ». Ces annonces doivent être inscrites et numérotées avec indication de l'heure aux E.S. 478 respectifs.

Si le chef de la gare dont dépend le poste 3 doit exécuter un mouvement de manœuvre en P, il vérifie que l'annonce « brouillard » ou « neige » a été échangée entre les postes 2 et 3 et s'assure de ce qu'aucun déblocage n'est transmis par le poste 2 au poste 1 pour un train direct.

Suivant le mode d'exploitation de la ligne deux cas peuvent alors se présenter :

a) **La ligne est exploitée sous le régime du block-system par téléphone** : l'échange réglementaire des communications Aa, Ba, Da et Daz, ainsi que la manœuvre des champs d'autorisation, entre les postes 2 et 3 suffisent pour rappeler au signaleur qu'en cas de brouillard ou de chute de neige il lui est interdit d'envoyer au poste 1 un déblocage pour un train direct.

b) **La ligne est exploitée sous le régime du block enclenché** : le poste 3 peut normalement tracer un itinéraire de manœuvres intéressant le point P sans autorisation préalable du poste 2, puisque le transmetteur vers 2 joue ici le rôle de champ d'autorisation. En conséquence, il doit en cas de brouillard ou de chute de neige, échanger avec le poste 2 les annonces Aa, Ba, Da et Daz, à inscrire dans les carnets de block de chacun des postes. Dès l'échange des annonces Aa et Ba le poste 2 ne peut plus envoyer au poste 1 un déblocage pour un train direct.

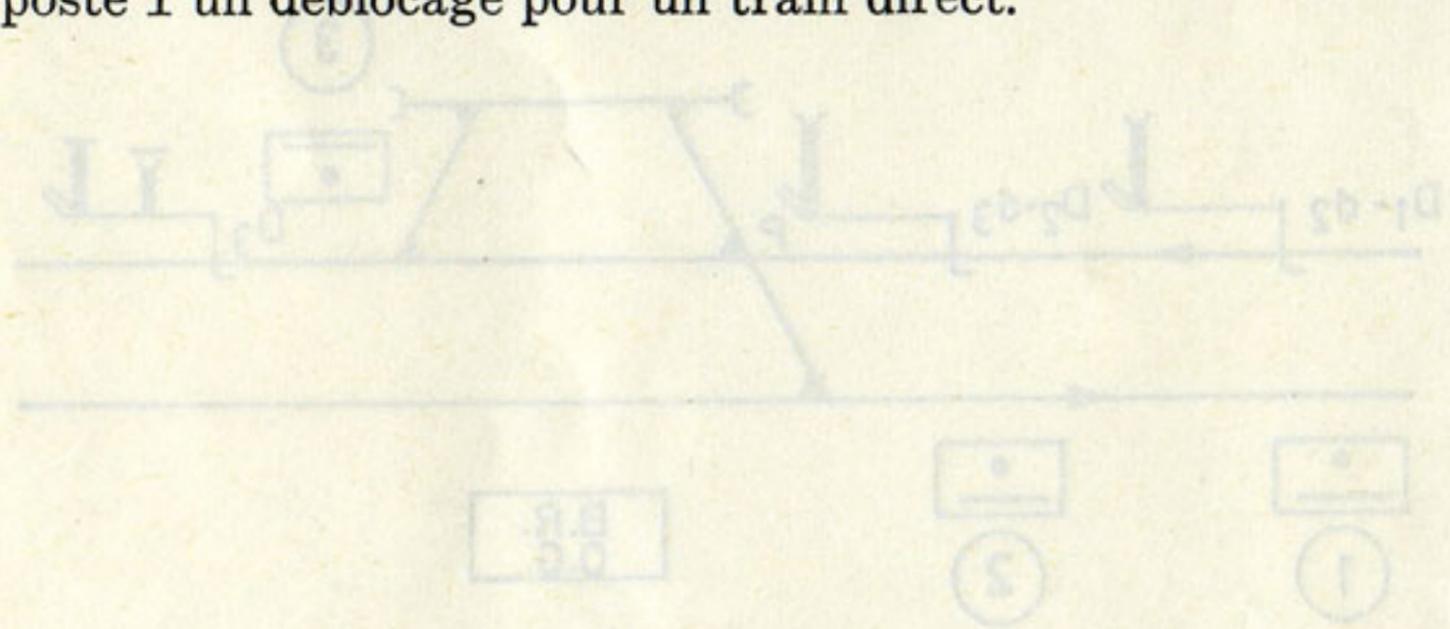


FIG. 24

Les postes 2 et 3 (fig. 24) échangent au début de la période de brouillard ou de chute de neige l'annonce « brouillard » ou « neige » et, à la fin, l'annonce « fin de brouillard » ou « fin de neige ». Ces annonces doivent être inscrites et numérotées avec indication de l'heure aux postes 2 et 3.

Il est clair que le chef de gare doit être avisé de l'existence de brouillard ou de chute de neige par l'annonce « brouillard » ou « neige » et, à la fin, l'annonce « fin de brouillard » ou « fin de neige ».

Le chef de gare doit être avisé de l'existence de brouillard ou de chute de neige par l'annonce « brouillard » ou « neige » et, à la fin, l'annonce « fin de brouillard » ou « fin de neige ».

TABLEAU RECAPITULATIF.

Numéros des formulaires E.S.	Références	
	Article n°	Annexe n°
421	105	I
421 379	108	II
422	109	III
422 378	116	IV
422 379	117	V
422 378 379	120	VI
422 378 379 380 <div style="text-align: center; margin-top: -10px;"> ▲ Au verso du 379 </div>	120	VII

FABRIKAL KONTROLLBLATT

Nomenklatur		Nomenklatur des Lieferanten	
Stückzahl	Artikel n.	Stückzahl	Artikel n.
I	102	101	
II	103	102	101
III	104	103	102
IV	105	104	103
V	106	105	104
VI	107	106	105
VII	108	107	106

108
107
106
105

Datum: 12.12.1950
 Nr. 123

E.S. 421.

R.G.S. - A.R.S. IV - Tit. II.

ⓑ



**ORDRE
DE DEPASSEMENT
AVEC MARCHÉ A VUE**

**BEVEL
TOT VOORBIJRIJDEN
MET RIJDEN OP ZICHT**

Signal -- Sein	Ligne Baan	Train — Trein	Date - Datum

A joindre à la feuille de travail

Bij het werkblad te voegen

E.S. 421.

R.G.S. - A.R.S. IV - Tit. II.

ⓑ



**ORDRE
DE DEPASSEMENT
AVEC MARCHÉ A VUE**

**BEVEL
TOT VOORBIJRIJDEN
MET RIJDEN OP ZICHT**

Signal — Sein	Ligne Baan	Train — Trein	Date - Datum

A remettre à une gare

In een station af te geven

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringstermijn : 3 maand.

E.S. 421.

R.G.S. - A.R.S. IV - Tit. II.

Ⓑ

ORDRE
DE DEPASSEMENT
AVEC MARCHÉ A VUE

BEVEL
TOT VOORBIJRIJDEN
MET RIDDEN OP ZICHT

Signal — Sein	Ligne Baas	Train — Trein	Date - Datum

A joindre à la feuille de travail

Bij het werkblad te voegen

E.S. 421.

R.G.S. - A.R.S. IV - Tit. II.

Ⓑ

ORDRE
DE DEPASSEMENT
AVEC MARCHÉ A VUE

BEVEL
TOT VOORBIJRIJDEN
MET RIDDEN OP ZICHT

Signal — Sein	Ligne Baas	Train — Trein	Date - Datum

A remettre à une gare

In een station af te geven

Délai de garde : 3 mois. — Bewaringsstermijn : 3 maand.

E.S. 379.

R.G.S. - A.R.S. VI, T. III.

Ⓑ

ORDRE DE REDUIRE
LA VITESSE A 5 KM/H
ET DE SIEFLER

BEVEL
OM DE SNEELHEID
TE BEPERKEN
TOT 5 KM/H
EN OM TE FLUITEN

Au P.N. n° B.H.
Aan O.W. n° H.P.

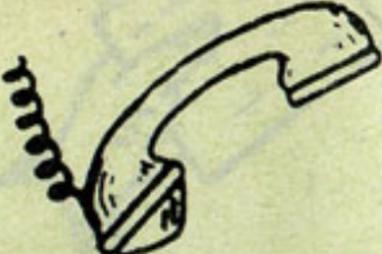
Situé à m du signal
Gelegen op m van sein

Au P.N. n° B.H.
Aan O.W. n° H.P.

Situé à m du signal
Gelegen op m van sein

Au P.N. n° B.H.
Aan O.W. n° H.P.

Situé à m du signal
Gelegen op m van sein

E.S. 422.		A.R.S. - R.G.S. IV - Tit. II.	
ⓑ BEVEL TOT VOORBIJRIJDEN		 ORDRE DE DEPASSEMENT	
Sein - Signal	Richting Direction	Trein - Train	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
			..... km/h
RANGERING MANŒUVRE		Dienstn ^r van de machinist N ^o du service du machiniste	
TOEGANG NAAB HET TEGENSPOOR OF HEBNEMEN VAN HET NORMAAL SPOOR  ACCES A LA CONTRE-VOIE OU REPRISE DE LA VOIE NORMALE		Identificatien ^r van de machinist N ^o d'identification du machiniste	
N ^r van het bevel N ^o de l'ordre		Datum - Date	Uur - Heure

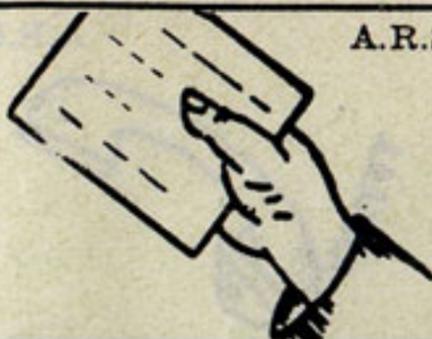
Bewaringstermijn : 3 maand. — Délai de garde : 3 mois.

E.S. 422.

A.R.S. - R.G.S. IV - Tit. II.

(B)

**BEVEL TOT
VOORBIJRIJDEN**



**ORDRE DE
DEPASSEMENT**

Sein - Signal	Trein - Train	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
		..... km/h

REDEN MOTIF	STORING — DERANGEMENT	(1)
	RANGERING — MANŒUVRE	(1)
	.....	(1)
	TEGENSPOOR — CONTRE-VOIE	(1)
	Tot Jusqu'à	

MET VASTE SEINEN — AVEC SIGNAUX FIXES

ZONDER VASTE SEINEN — SANS SIGNAUX FIXES	Voorzien bij B.A.V. N° Prévue par A.C.A. N°	<input type="checkbox"/>
	Niet voorzien bij B.A.V. — Non prévue par A.C.A. Tijdelijke snelheidsbeperking Réduction temporaire de vitesse km/h van tot de à	<input type="checkbox"/>

Naam van de afleveraar Nom du délivreur	Datum - Date	Uur - Heure

(1) De nutteloze meldingen schrappen. Gebeurlijk aanvullen.
Biffer les mentions inutiles. Compléter éventuellement.

E.S. 422.

A.R.S. - R.G.S. IV - Tit. II.

(B)BEVEL TOT
VOORBIJRIJDENORDRE DE
DEPASSEMENT

Sein - Signal	Richting Direction	Trein - Train	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
			..... km/h
RANGERING		Dienstn ^r van de machinist N ^o du service du machiniste	
MANOEUVRE			
TOEGANG NAAR HET TEGENSPOOR OF HERNEMEN VAN HET NORMAAL SPOOR		Identificatien ^r van de machinist N ^o d'identification du machiniste	
>			
ACCES A LA CONTRE-VOIE OU REPRISE DE LA VOIE NORMALE			
N ^o van het bevel N ^o de l'ordre	Datum - Date	Uur - Heure	

Bewaringstermijn : 3 maand. — Délai de garde : 3 mois.

Annexe IV.

E.S. 378.

A.R.S. - R.G.S. II, T. II - III.

(B)

BEVEL

ORDRE

TOT RIDDEN OP ZICHT

DE MARCHÉ A VUE

van : - de :			
Station - Gare			
(1) Blokpost n ^o - Poste de block n ^o			
Sein - Signal			
tot : - jusqu'à :			
Station - Gare			
(1) Blokpost n ^o - Poste de block n ^o			
Sein - Signal			
Trein - Train	Datum - Date	Uur - Heure	
(2)	(2)	(2)	
Reden : - Motif :			
.....			
Ontvangen (2) - Reçu (2) De Machinist, Le Machiniste,		Visa (2) (1) Stationschef - Chef de gare, Seingever - Signaleur, Lader - Chargeur.	
(1) Doorhalen wat niet past.		(1) Biffer les mentions inutiles.	
(2) Enkel in geval van aflevering van hand tot hand.		(2) Uniquement en cas de délivrance de la main à la main.	

E.S. 422.

A.R.S. - R.G.S. IV - Tit. II.

ⓑ

BEVEL TOT
VOORBIIJRIDDENORDRE DE
DEPASSEMENT

Sein - Signal	Richting Direction	Trein - Train	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
			..... km/h

RANGERING

Dienstnr van de machinist
N° du service du machiniste

MANOEUVRE

TOEGANG NAAR HET
TEGENSPOOR
OF
HEBREMEN VAN HET
NORMAAL SPOOR.Identification van de machinist
N° d'identification du machiniste

ACOES A LA
 OONTRE-VOIE
 OU
 REPRISE DE LA
 VOIE NORMALE

N° van het bevel
N° de l'ordre

Datum - Date

Uur - Heure

Bewaringsstermijn : 3 maand. — Délai de garde : 3 mois.

E.S. 379.

R.G.S. - A.R.S. VI, T. III.

ⓑ

ORDRE DE REDUIRE
LA VITESSE A 5 KM/H
ET DE SIFFLERBEVEL
OM DE SNEIHEID
TE BEPERKEN
TOT 5 KM/H
EN OM TE FLUITENAu P.N. n° B.H.
Aan O.W. n° H.P.Situé à m du signal
Gelegen op m van seinAu P.N. n° B.H.
Aan O.W. n° H.P.Situé à m du signal
Gelegen op m van seinAu P.N. n° B.H.
Aan O.W. n° H.P.Situé à m du signal
Gelegen op m van sein

E.S. 422.

A.R.S. - R.G.S. IV - Tit. II.

(B)
BEVEL TOT
VOORBIIJRIDEN



ORDRE DE
DEPASSEMENT

Sein - Signal	Richting Direction	Trein - Train	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
			..... km/h
RANGERING		Dienstnr van de machinist N° du service du machiniste	
MANOEUVRE			
TOEGANG NAAR HET TEGENSPOOR OF HERNEMEN VAN HET NORMAAL SPOOR		Identificatienr van de machinist N° d'identification du machiniste	
<p>ACCES A LA CONTRE-VOIE OU REPRISE DE LA VOIE NORMALE</p>			
Nr van het bevel N° de l'ordre	Datum - Date	Uur - Heure	

Bewaringstermijn : 3 maand. — Délai de garde : 3 mois.

E.S. 378.

A.R.S. - R.G.S. II, T. II - III.

(B)
BEVEL
TOT RIDDEN OP ZICHT

ORDRE
DE MARCHE A VUE

van : - de :		
Station - Gare		
(1) Blokpost n° - Poste de block n°		
Sein - Signal		
tot : - jusqu'à :		
Station - Gare		
(1) Blokpost n° - Poste de block n°		
Sein - Signal		
Trein - Train	Datum - Date	Uur - Heure
(2)	(2)	(2)
Reden : - Motif :		
.....		
Ontvangen (2) - Regu (2) De Machinist, Le Machiniste,	Visa (2) (1) Stationschef - Chef de gare, Seingever - Signaleur, Lader - Chargeur.	(1) Biffer les mentions inutilles. (2) Uniquement en cas de déli- vrance de la main à la main.
(1) Doornalen wat niet past. (2) Enkel in geval van afleve- ring van hand tot hand.		

E.S. 379.

R.G.S. - A.R.S. VI, T. III.

(B)
ORDRE DE REDUIRE
LA VITESSE A 5 KM/H
ET DE SIFFLER

BEVEL
OM DE SNEIHEID
TE BEPERKEN
TOT 5 KM/H
EN OM TE FLUITEN

Au P.N. n°	B.H.
Aan O.W. n°	H.P.
Situé à m du signal	
Gelegen op m van sein	
Au P.N. n°	B.H.
Aan O.W. n°	H.P.
Situé à m du signal	
Gelegen op m van sein	
Au P.N. n°	B.H.
Aan O.W. n°	H.P.
Situé à m du signal	
Gelegen op m van sein	

E.S. 422.

A.R.S. - R.G.S. IV - Tt. II.



(B) BEVEL TOT VOORBIJGIDEN ORDEE DE DEPASSEMENT

Sein - Signal	Richting Direction	Trein - Train	Toegelaten snelheid Vitesse autorisée
			..... km/h
RANGERING		Dienstnr van de machinist N° du service du machiniste	
MANOEUVRE			
TOEGANG NAAR HET TEGENSPOOR OF HERNEMEN VAN HET NORMAAL SPOOR		Identificatienr van de machinist N° d'identification du machiniste	
<p>ACCES A LA CONTRE-VOIE REPRISE DE LA VOIE NORMALE</p>			
N° van het bevel N° de l'ordre		Datum - Date	Uur - Heure

Bewaringsstermijn : 3 maand. — Délai de garde : 3 mois.

E.S. 378.

A.R.S. - R.G.S. II. T. II - III.

(B)

BEVEL TOT RIDDEN OP ZICHT DE MARCHE A VUE

Station - Gare	van : - de :	
(1) Blokpost n° - Poste de block n°		
Sein - Signal	tot : - jusqu'à :	
Station - Gare		
(1) Blokpost n° - Poste de block n°		
Sein - Signal		
Trein - Train	Datum - Date	Uur - Heure
(2)	(2)	(2)
Reden : - Motif :		
Ontvangen (2) - Reçu (2) De Machinist, Le Machiniste,	Via (2) (1) Stationschef - Chef de gare, (1) Seingever - Signaleur, Lader - Chargeur.	
(1) Doornalen wat niet past. (2) Enkel in geval van aflevering van hand tot hand.	(1) Biffer les mentions inutilles. (2) Uniquement en cas de délivrance de la main à la main.	

E.S. 379.

R.G.S. - A.R.S. VI. T. III.

(B)

ORDEE DE REDUIRE LA VITESSE A 5 KM/H ET DE SIEFLER BEVEL OM DE SNELHEID TE BEPERKEN TOT 5 KM/H EN OM TE FLUITEN

Au P.N. n°	B.H.	Situé à	in du signal
Aan O.W. n°	H.P.	Gelegen op	in van sein
Au P.N. n°	B.H.	Situé à	in du signal
Aan O.W. n°	H.P.	Gelegen op	in van sein
Au P.N. n°	B.H.	Situé à	in du signal
Aan O.W. n°	H.P.	Gelegen op	in van sein

Aiguillages à contrôler sur ordre : voir verso E.S. 379. Op bevel te controleren wissels : zie keerzijde E.S. 379.

Annexe VII.

E.S. 380.

A.R.S. - R.G.S. IV - T. II.

(B)

OP BEVEL AIGUILLAGES A CONTROLEREN SUR ORDRE (1) TE CONTROLEREN

Wissel Aiguillage N° - N°	Controleletters (2) Lettres de contrôle (2)	N° van het antwoord N° de la réponse
		7
		26
		45
		91
		3

(1) Van de lijnchef of stationschef. Du chef de ligne ou du chef de gare.
(2) Aanvullen met de controleletters welke voorkomen op het zichtbordje van de betrokken wissel. A compléter par les lettres de contrôle indiquées au voyant de l'aiguillage intéressé.

