



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 III — APPLICATIONS PARTICULIÈRES

1954



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 III — APPLICATIONS PARTICULIÈRES

1954

TABLEAU DES SUPPLEMENTS PUBLIES.

N° du supplément	N° de l'avis et date	N° des pages modifiées	N° des articles modifiés	Observations	Visas

R. G. S.

FASCICULE IV.

DIVERS.

TITRE III. — APPLICATIONS PARTICULIERES.

SOMMAIRE.

CHAPITRE I.

Raccordements privés industriels.

	Pages
A. Généralités (Art. 201 et 202)	5
B. Couverture d'un raccordement privé industriel situé en dehors d'une gare (Art. 203 à 206)	6
C. Protection d'un raccordement privé industriel situé en gare (Art. 207 à 209)	16

CHAPITRE II.

Ponts mobiles.

A. Généralités (Art. 210)	17
B. Moyens employés (Art. 211 à 214)	17

CHAPITRE III.

Traversées vicinales.

A. Définition (Art. 215 et 216)	25
B. Dispositifs de sécurité (Art. 217 et 218) ...	25

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES
DIVERS.

TITRE III. -- APPLICATIONS PÉNALISATOIRES

SOMMAIRE
CHAPITRE I

Raccourcissements privés industriels

Pages	
5	A. Généralités (Art. 201 et 202)
6	B. Ouverture d'un raccourcissement privé industriel C. Cas où le raccourcissement est en dehors d'une gare (Art. 203)
16	D. Protection d'un raccourcissement privé industriel E. Cas où le raccourcissement est en gare (Art. 207 à 209)

CHAPITRE II
Frais multiples

17	A. Généralités (Art. 210)
17	B. Moyens employés (Art. 211 à 214)

CHAPITRE III

Travaux divers

25	A. Définition (Art. 215 et 216)
26	B. Responsabilité de l'ouvrier (Art. 217 et 218)

TITRE III.

APPLICATIONS PARTICULIERES.

CHAPITRE I.

RACCORDEMENTS PRIVES INDUSTRIELS.

A. — GENERALITES.

ART. 201. — Définition.

La définition des embranchements particuliers est reprise à l'article 230 du fascicule I du Règlement Général de la Voie (R. G. V.).

ART. 202. — Mesures spéciales de protection.

Chaque raccordement privé industriel se soudant à une voie principale est pourvu d'une voie en impasse ou tout au moins d'une aiguille de déraillement, quel que soit le profil de la voie.

L'aiguillage situé en voie principale et celui se trouvant dans la voie en impasse ou l'aiguille de déraillement, sont commandés par le même levier ou par des leviers distincts.

Les leviers de manœuvre des aiguillages et ceux des signaux assurant la couverture d'un raccordement privé industriel sont enclenchés entre eux.

Cet enclenchement est réalisé soit dans un appareil central concentrant tous les leviers, soit par un dispositif de verrouillage à distance si l'aiguillage en voie principale se trouve assez loin du poste de manœuvre des signaux, soit par l'emploi de serrures d'enclenchement conjuguées ou non avec des appareils électromécaniques d'enclenchement à distance appelés « Champs d'autorisation ».

Lorsque l'exploitation du raccordement privé industriel se fait au moyen d'une locomotive appartenant au raccordé on prévoit, outre les mesures indiquées ci-dessus, un signal d'arrêt qui protège la voie principale. Ce signal est enclenché avec les aiguillages qui relient le raccordement privé industriel à la voie principale ainsi qu'avec les signaux qui s'y trouvent.

Une instruction locale, signée pour acceptation par le raccordé et auquel un exemplaire a été remis, doit toujours régler la circulation des moteurs des raccordés sur les voies de la S.N.C.B.

— Si le raccordement privé industriel est exploité au moyen d'une grue-locomotive, il faut que pendant les manœuvres, la flèche de la grue-locomotive soit immobilisée dans une position parallèle à l'axe de la voie par un dispositif muni d'une serrure d'enclenchement, dont la clef est remise au chef de gare ou au signaleur pendant ces manœuvres.

B. — COUVERTURE D'UN RACCORDEMENT PRIVE INDUSTRIEL SITUE EN DEHORS D'UNE GARE.

ART. 203. — Moyens employés.

Le raccordement privé industriel est couvert dans chaque direction par le signal de block du poste précédent, la sécurité est assurée par l'enclenchement à distance du signal de block d'amont en position fermée. A cet effet on utilise les dispositifs suivants :

1^{er} CAS : LIGNE A SIMPLE VOIE.

Les postes se présentent en principe comme suit (fig. 1) :

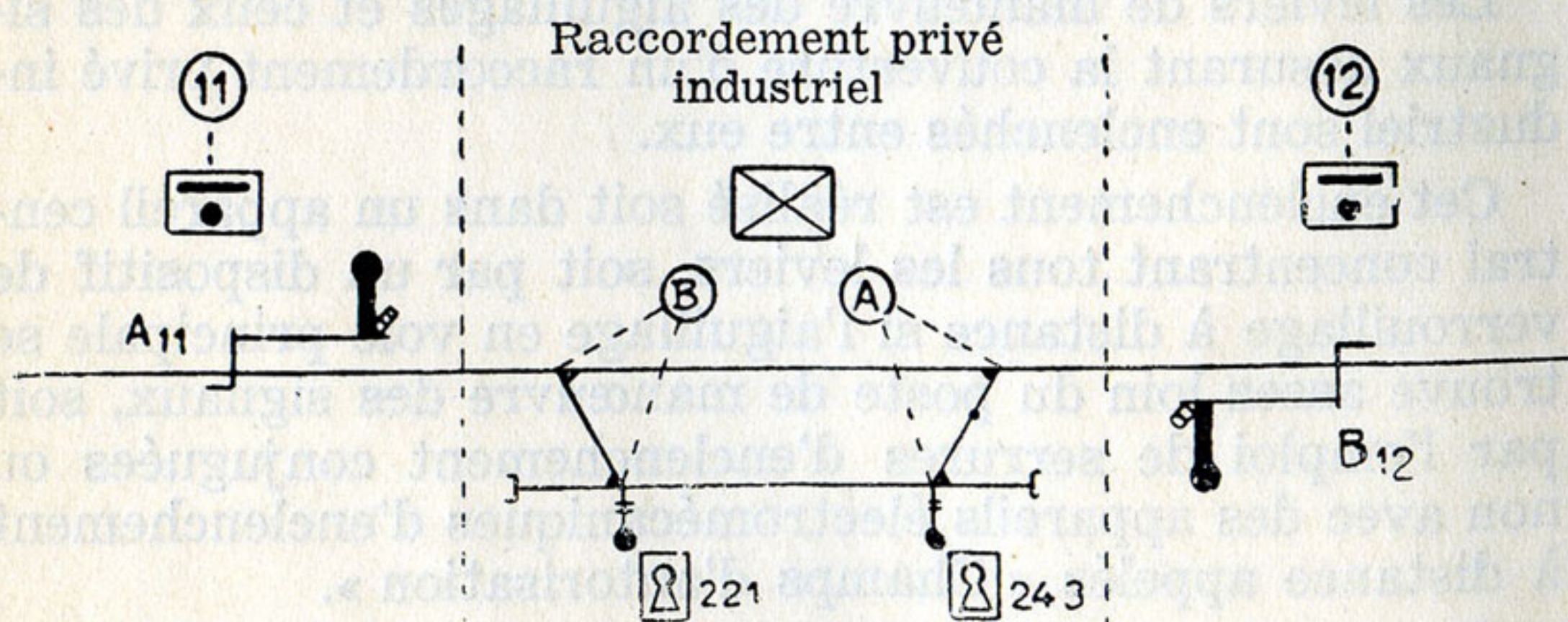


Fig. 1.

Les liaisons A et B sont immobilisées en position normale au moyen de broches avec serrures.

Les clefs de ces serrures sont immobilisées par des champs d'autorisation placés au raccordement privé reliés électriquement à des champs d'autorisation disposés aux

postes de block 11 et 12 voisins; ces champs sont enclenchés avec les signaux de block de départ A_{11} et B_{12} donnant accès à la section de block intéressée.

En position normale, les leviers des signaux de block sont libres et les aiguillages A et B du raccordement privé industriel sont immobilisés par les champs d'autorisation; ces aiguillages ne doivent être manœuvrés qu'à l'occasion de mouvements de manœuvre.

L'autorisation de manœuvre des aiguillages A ou B ne peut être demandée qu'après que le train qui doit manœuvrer est arrivé au raccordement privé industriel.

2° CAS : LIGNE A DOUBLE VOIE EXPLOITEE AU BLOCK-SYSTEM PAR TELEPHONE.

Raccordement privé
industriel

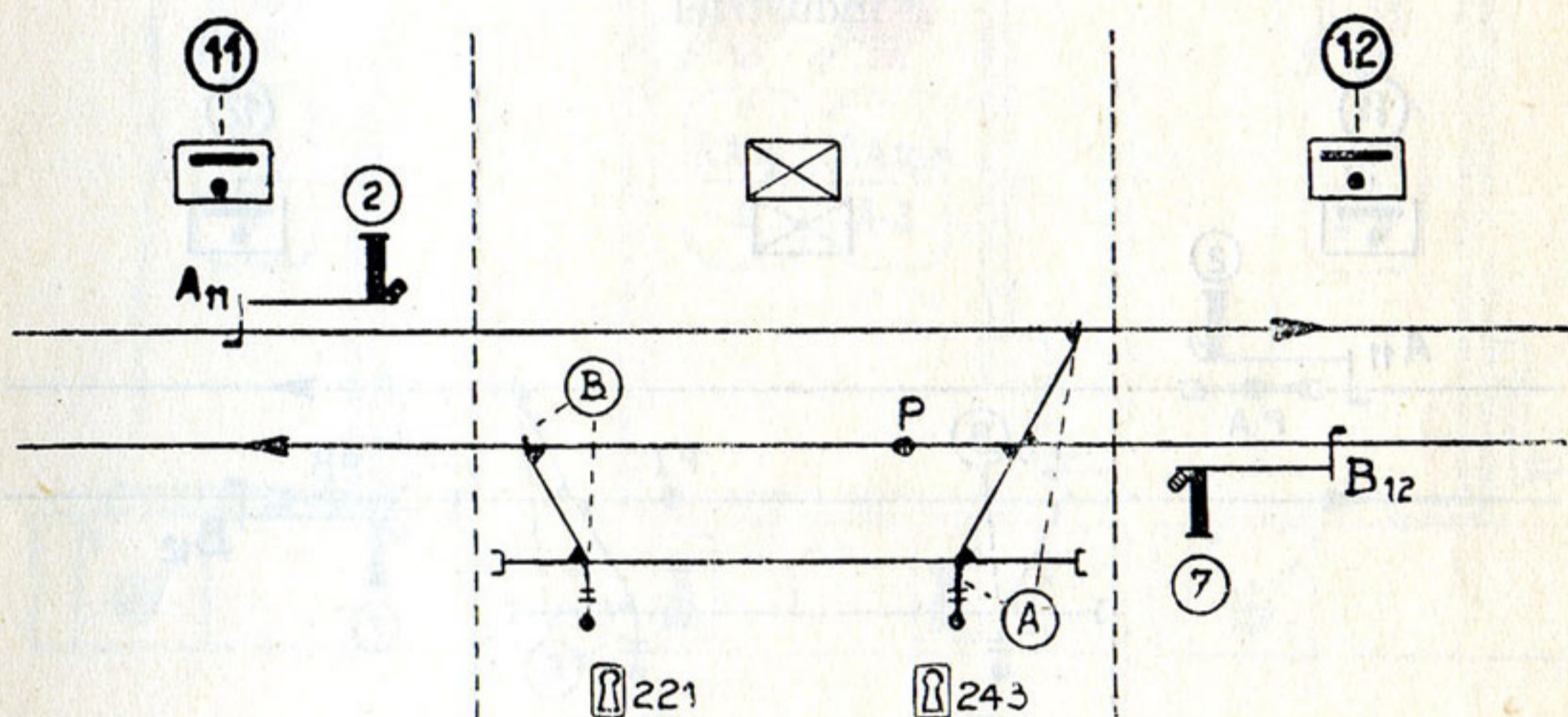


Fig. 2.

En plus des installations prévues pour une ligne à simple voie, la manette du signal B_{12} est enclenchée en position normale par un électro et par un champ déclencheur en liaison avec une pédale P placée dans la voie pour le sens de marche du poste de block 12 vers le poste de block 11, immédiatement en aval de la liaison traversée A (fig. 2).

L'électro ne libère le signal B_{12} qu'après que le déclencheur a été mis à la main, en position renversée (voyant rouge). Après le passage du train le poste de block 12 remet la manette du signal B_{12} en position normale; le champ déclencheur ne revient en position normale (voyant blanc) que lorsque le train a atteint la pédale P du raccordement privé.

Ce n'est que lorsque la manette du signal B_{12} et le déclencheur sont en position normale que le poste de block 12 peut envoyer une autorisation au raccordement privé pour manœuvrer les aiguillages.

Pour éviter un non fonctionnement du déclencheur, il faut remettre en position normale la manette du signal B_{12} avant que le train ne soit passé sur la pédale du raccordement privé.

3^e CAS : LIGNE A DOUBLE VOIE EXPLOITEE AU MOYEN DU BLOCK-SYSTEM PAR APPAREILS ENCLENCHES (fig. 3).

Le déclencheur supplémentaire au poste de block 12 et en relation avec la pédale PI du raccordement privé est placé

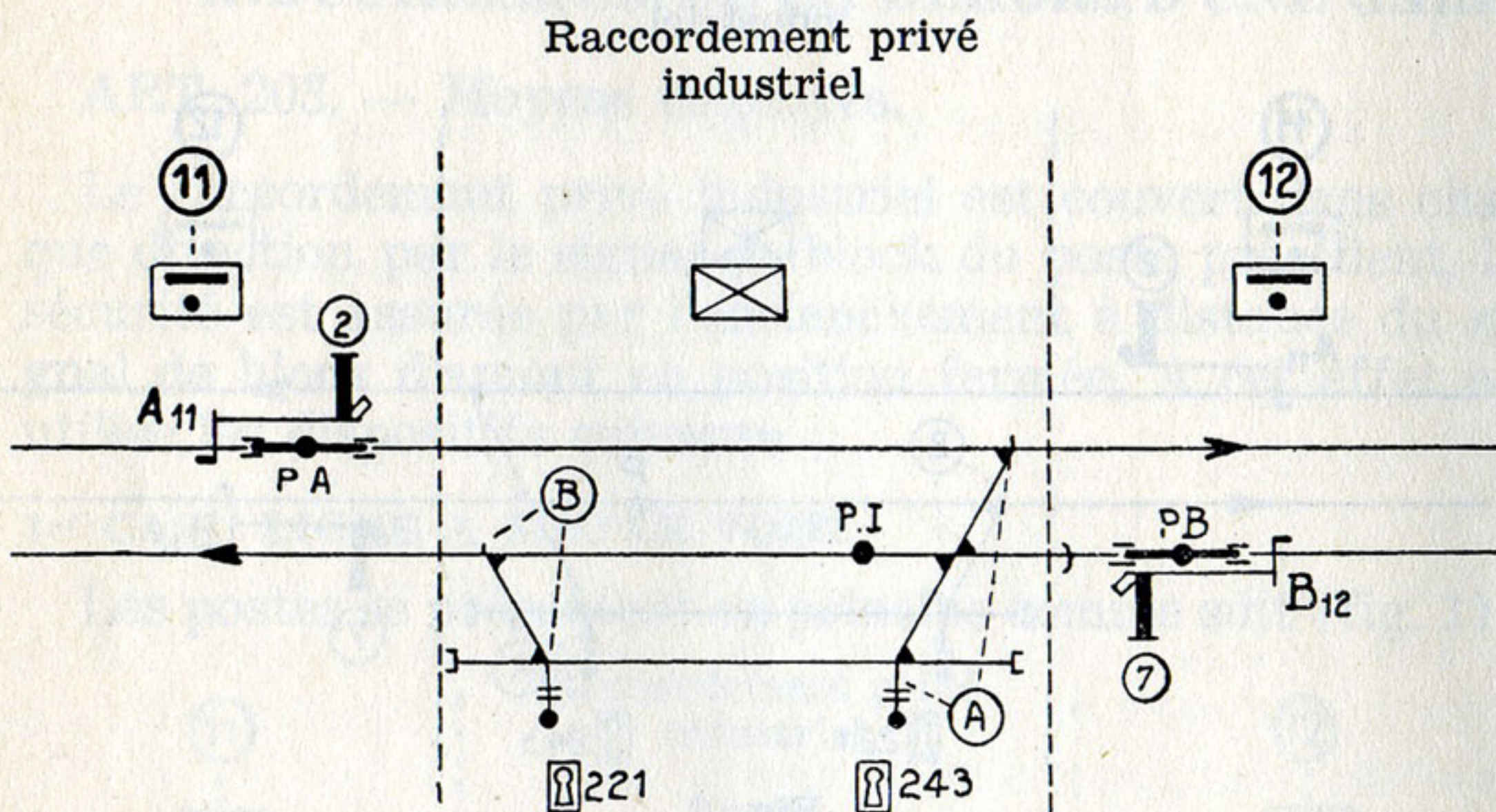


Fig. 3.

au-dessus du champ récepteur du sens de marche considéré. Il est donc mis en position renversée au moment où le poste de block 12 remet son champ récepteur en position normale après le passage du train.

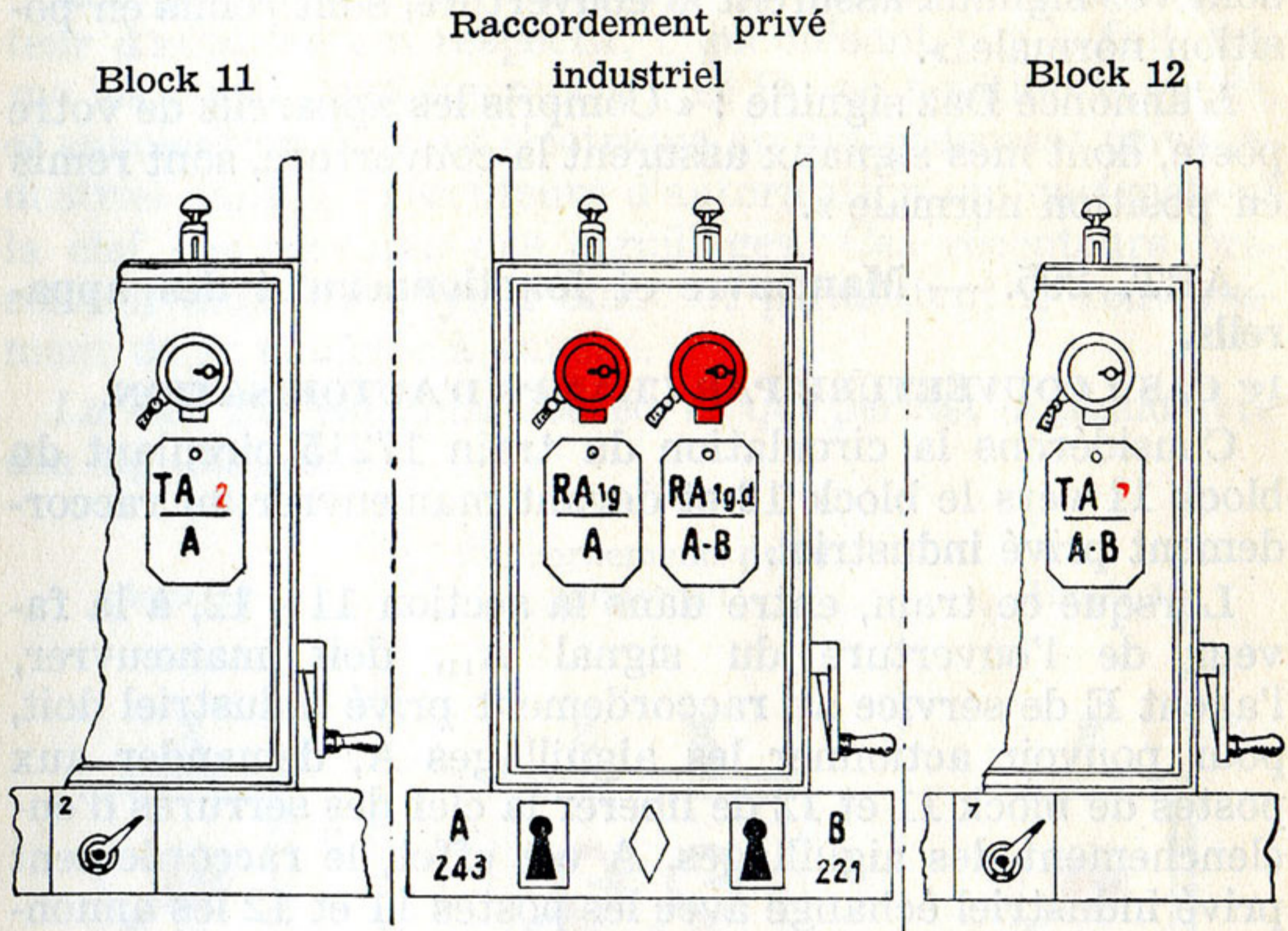
Ce n'est que lorsque le train circulant du poste de block 12 vers le poste de block 11 a atteint la pédale PI, que le déclencheur revient en position normale (voyant blanc) et qu'il est possible au poste de block 12 d'envoyer au raccordement privé industriel l'autorisation pour manœuvrer ses aiguillages.

Il est matériellement impossible, au poste de block 12, de donner une autorisation au raccordement privé industriel,

quand un déblocage lui a été donné par le poste de block 11 et aussi longtemps que le train se trouve entre le poste de block 12 et la liaison A.

Pour éviter un non fonctionnement du déclencheur en relation avec la pédale PI on doit rebloquer le champ récepteur avant qu'un train ne soit passé sur cette pédale.

Disposition des appareils.



Clefs A et B nécessaires pour la manœuvre des liaisons A et B dont les leviers se trouvent immobilisés en position normale.

Ces clefs sont normalement enclenchées sur le bâti.

Fig. 4.

4^e CAS : EXPLOITATION ECONOMIQUE.

Lorsque par suite de l'exploitation économique de la ligne, les signaux fixes de couverture de certains raccords privés industriels ont été supprimés, sans slottage des signaux des postes voisins au moyen de champs d'autorisation, la sécurité doit être assurée comme suit :

Les aiguillages A et B sont immobilisés par serrures; les clefs de ces serrures sont déposées à un endroit prévu dans l'instruction locale et auquel l'agent préposé à la manœuvre a seul accès.

ART. 204. — Annonces utilisées. — Signification.

L'annonce Aa signifie : « Veuillez me donner l'autorisation de manœuvrer les appareils de voie de mon poste, dont vos signaux assurent la couverture ».

L'annonce Ba signifie : « Je vous donne l'autorisation de manœuvrer les appareils de votre poste, dont mes signaux assurent la couverture ».

L'annonce Da signifie : « Les appareils de mon poste, dont vos signaux assurent la couverture, sont remis en position normale ».

L'annonce Daz signifie : « Compris les appareils de votre poste, dont mes signaux assurent la couverture, sont remis en position normale ».

ART. 205. — Manœuvre et fonctionnement des appareils.

1^{er} CAS : COUVERTURE PAR CHAMPS D'AUTORISATION.

Considérons la circulation du train 17215 circulant du block 11 vers le block 12 et devant manœuvrer au raccordement privé industriel.

Lorsque ce train, entré dans la section 11 - 12, à la faveur de l'ouverture du signal A₁₁, doit manœuvrer, l'agent E de service au raccordement privé industriel doit, pour pouvoir actionner les aiguillages A, demander aux postes de block 11 et 12 de libérer la clef des serrures d'enclenchement des aiguillages. A cet effet, le raccordement privé industriel échange avec les postes 11 et 12 les annonces Aa et Ba. Ces annonces sont inscrites au carnet de block comme suit :

Carnet du raccordement privé industriel (E.S. 478 C.).

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
30	30	Aa	17215	Ba	45	13.08
31	31	Aa	17215	Ba	24	13.09

Carnet du poste 11 (E.S. 478 A.).

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
45	30	Aa	17215	Ba	45	13.08

Carnet du poste 12 (E.S. 478 B).

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
24	31	Aa	17215	Ba	24	13.09

Les postes 11 et 12 manœuvrent chacun leur transmetteur d'autorisation respectif, immobilisant par le fait même les leviers des signaux A_{11} et B_{12} en position normale, et envoient un courant électrique au raccordement privé industriel dans les récepteurs d'autorisation qui enclenchent la clef des serrures des aiguillages. Ces récepteurs présentent alors un voyant blanc et permettent le renversement de la manette à gauche.

La clef 243 est ainsi libérée, ce qui permet la manœuvre des aiguillages.

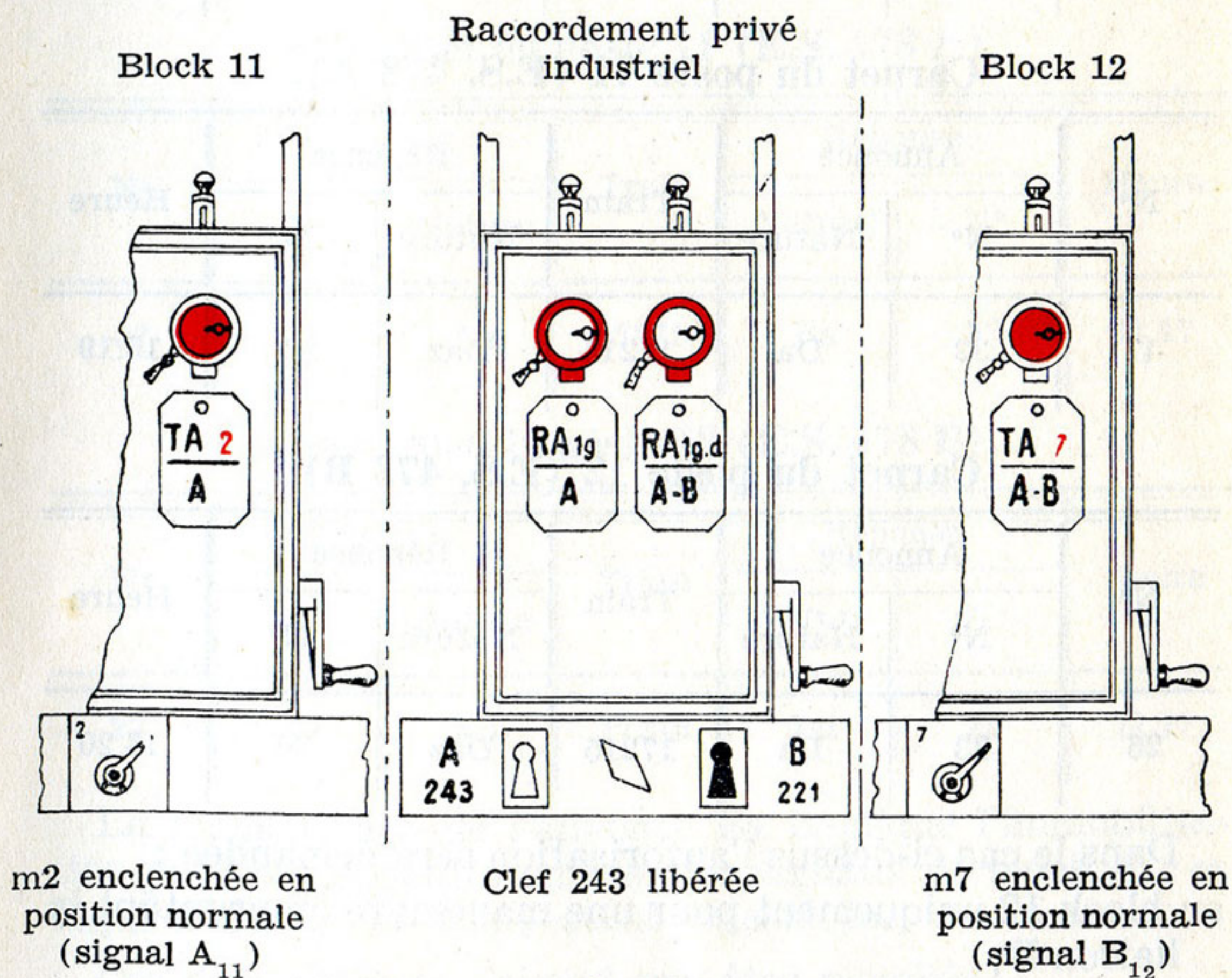


Fig. 5.

Le train ayant manœuvré et les aiguillages A étant remis

et enclenchés en position normale, l'agent du raccordement privé industriel remet la clef sous les récepteurs d'autorisation et l'enclenche en remettant la manette 1 en position normale et en manœuvrant les deux récepteurs, ce qui remet aussi les champs transmetteurs d'autorisation aux postes 11 et 12, en position normale.

Les leviers des signaux A_{11} et B_{12} aux postes 11 et 12 sont ainsi libérés.

La confirmation de cette opération est donnée par les annonces Da et Daz inscrites aux carnets de block, conformément aux modèles suivants.

Carnet du raccordement privé industriel (E.S. 478 C).

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
32	32	Da	17215	Daz	47	13.19
33	33	Da	17215	Daz	26	13.20

Carnet du poste 11 (E.S. 478 A).

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
47	32	Da	17215	Daz	47	13.19

Carnet du poste 12 (E.S. 478 B).

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
26	33	Da	17215	Daz	26	13.20

Dans le cas ci-dessus l'autorisation sera demandée :
 au block 12 uniquement pour une manœuvre empruntant la liaison B;
 au block 11 et 12 pour une manœuvre empruntant la liaison A (ex. donné),

2^e CAS : EXPLOITATION ECONOMIQUE.

En cas de manœuvres à effectuer dans le raccordement privé industriel, par un train en passage, l'agent préposé à la manœuvre dans le raccordement privé demande aux deux postes de block voisins l'autorisation de retirer de l'armoire la clef de l'aiguillage à manœuvrer.

Les annonces à échanger à cet effet entre le raccordement privé et les deux postes de block voisins, sont inscrites comme suit :

Au carnet du raccordement privé industriel (E.S. 478 C).

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
13	13	Aa	17215	Ba	22	11.17
14	14	Aa	17215	Ba	37	11.17

Au carnet du poste 11 (E.S. 478 A).

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
37	14	Aa	17215	Ba	37	11.17

Au carnet du poste 12 (E.S. 478 B).

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
22	13	Aa	17215	Ba	22	11.17

La transmission de l'annonce Ba implique l'immobilisation par les dispositifs ad hoc des signaux de block A₁₁ et B₁₂ donnant accès à la section considérée.

Ces dispositifs ne doivent pas être plombés.

Après les manœuvres terminées et les aiguillages remis en position normale, l'agent du raccordement privé industriel remet la clef dans l'armoire et échange avec les 2

postes de block voisins les annonces Da-Daz. Ces annonces sont inscrites aux carnets de block respectifs des différents postes.

Carnet du raccordement privé industriel (E.S. 478 C).

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
15	15	Da	17215	Daz	24	11.29
16	16	Da	17215	Daz	39	11.29

Carnet du poste 11 (E.S. 478 A).

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
39	16	Da	17215	Daz	39	11.29

Carnet du poste 12 (E.S. 478 B).

N°	Annonce		Train	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
24	15	Da	17215	Daz	24	11.29

L'échange des annonces Da - Daz avec le ou les postes intéressés confirme la remise en position normale des appareils.

Après l'échange des annonces Da - Daz, les dispositifs d'immobilisation des signaux de block donnant accès à la section considérée, peuvent être enlevés.

Entre les postes de block les annonces D - Dz relatives au train qui a manœuvré dans le raccordement privé industriel, ne peuvent être échangées que pour autant que les annonces Da - Daz ont été préalablement inscrites.

ART. 206. — Mesures spéciales en cas d'exploitation économique.

Lorsque la couverture du raccordement privé industriel n'est pas réalisée par champs d'autorisation, les mesures suivantes doivent être prises :

— La clef de l'aiguillage en voie principale doit se trouver dans l'armoire vitrée fermée à clef, placée dans le local occupé dans le raccordement privé industriel, par l'agent préposé à la manœuvre;

— Dans le cas où l'agent préposé à la manœuvre n'est pas sur place en permanence, la clef de l'aiguillage en voie principale du raccordement privé industriel doit se trouver à la gare gérante.

— Après chaque manœuvre dans le raccordement privé industriel, la clef doit rentrer à la gare gérante; si le mode d'exploitation ne le permet pas, la couverture du raccordement privé industriel devra être réalisée par signaux fixes ou champs d'autorisation.

Toutefois si le trafic est très réduit, le service peut exceptionnellement être organisé comme suit, moyennant approbation de la Direction E.S.

— La clef de l'aiguillage de jonction ou du verrou de calage, après les opérations effectuées dans le raccordement privé industriel, peut être remise à la gare voisine située de l'autre côté de la gare gérante et l'on peut dans ces cas spéciaux se dispenser d'établir les signaux de couverture ou les champs d'autorisation.

— L'instruction locale indique les communications téléphoniques, qui devront être échangées entre les deux gares chaque fois qu'un train devra manœuvrer dans le raccordement privé industriel et qu'une circulation de trains devra ensuite se faire dans la section de block intéressée avant que la clef ne soit arrivée à la gare gérante. Ces communications doivent être inscrites soit dans le registre E 934, soit dans les carnets de block.

— La clef doit être renvoyée par le premier train après échange d'un avis téléphonique enregistré au registre E. 934 de chaque gare.

C. — PROTECTION D'UN RACCORDEMENT PRIVE INDUSTRIEL SITUE EN GARE.

ART. 207. — Raccordement privé établi en voie principale.

Les règles à observer sont les mêmes que pour un raccordement privé industriel situé en dehors d'une gare. Pour couvrir l'origine du raccordement, on utilise autant que possible les signaux de la gare éventuellement déplacés.

ART. 208. — Raccordement privé traversant les voies principales.

Lorsqu'un raccordement traverse les voies principales, il doit être muni d'une voie en impasse ou tout au moins d'une aiguille de déraillement, de part et d'autre de la traversée et les aiguillages correspondants doivent être enclenchés avec les signaux couvrant la traversée.

ART. 209. — Raccordement privé relié au faisceau de voies de manœuvre, à une voie de la cour aux marchandises ou à une voie de garage.

— Si le raccordement est établi en tête d'un faisceau avec accès direct aux voies principales et si les voies de ce faisceau ne sont pas munies d'une voie en impasse, le raccordement doit comporter un aiguillage conduisant à une voie en impasse ou au moins une aiguille de déraillement près de l'aiguillage de jonction. L'aiguille de déraillement ou l'aiguillage de la voie en impasse doit être enclenché avec les signaux de la gare ou au moins être muni d'une serrure d'enclenchement.

— Il en est de même si le raccordement est en pente vers la gare, ou s'il se soude à une voie accessoire très parcourue, ou encore à une ligne industrielle.

Dans tous les autres cas, un taquet d'arrêt, muni d'une serrure d'enclenchement, suffit pour empêcher l'accès à la gare aux wagons provenant du raccordement.

En général, il suffit d'établir ce taquet sur l'une des files de rails, toutefois lorsque par suite de circonstances quelconques (profil de la voie etc.), les chocs occasionnés par les véhicules peuvent être particulièrement vifs, il est fait usage de deux taquets placés chacun sur une des files de rails et sur une même normale à l'axe de la voie.

L'aiguillage de jonction du raccordement doit toujours être muni d'une serrure d'enclenchement.

— Si le raccordement est exploité au moyen d'une locomotive appartenant au raccordé il y a lieu de prévoir, outre ce qui précède, un signal d'arrêt pour couvrir la gare sauf dans certains cas favorables nettement déterminés à l'Arrêté Ministériel et à l'Instruction locale.

CHAPITRE II.

PONTS MOBILES.

A. — GENERALITES.

ART. 210. — Principes.

Les ponts mobiles sont couverts par des signaux fixes.

En principe cette couverture doit être assurée, dans chaque direction, par deux signaux d'arrêt consécutifs distants d'au moins la distance de répétition imposée à l'endroit considéré.

Les signaux doivent être enclenchés avec le dispositif de verrouillage du pont.

Il est expressément défendu aux agents manœuvrant le pont de déverrouiller celui-ci avant d'avoir l'assurance que les signaux qui le couvrent sont fermés et avant qu'un train, pour lequel on a ouvert un des deux signaux, n'ait franchi le pont entièrement.

Eventuellement, ces signaux seront contrôlés électriquement dans la position fermée.

Ces signaux ne peuvent être ouverts qu'après contrôle du verrouillage du pont.

Les cas particuliers qui ne peuvent être résolus par l'application des prescriptions du présent chapitre, seront soumis aux Directions E et E.S.

B. — MOYENS EMPLOYES.

L'application des prescriptions relatives à la protection des ponts mobiles diffère suivant que le poste desservant le pont est ou non un poste de block.

ART. 211. — Le poste desservant le pont mobile est un poste de block.

1^{er} CAS : LES DEUX SIGNAUX D'ARRET CONSECUTIFS PRECEDANT LE PONT SONT MANŒUVRES DU POSTE QUI MANŒUVRE LE PONT.

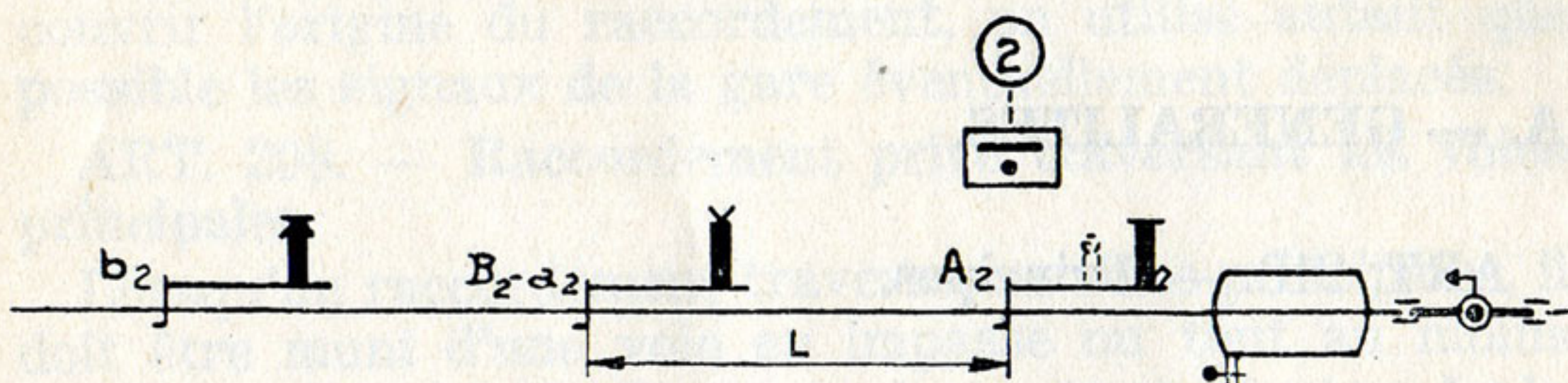


Fig. 6.

Le signal de block couvrant le pont ne peut être ouvert que moyennant le contrôle du verrouillage du pont.

Le verrou est manœuvré par un levier indépendant enclenché par un électro conjugué avec une pédale de fin d'itinéraire.

Le signal d'arrêt qui précède le signal de block couvrant le pont ne peut être ouvert que moyennant le contrôle du verrouillage du pont.

Si le signal d'arrêt assurant la couverture rapprochée du pont est muni d'une palette de manœuvre, les prescriptions prévues ci-dessus pour le signal d'arrêt sont aussi d'application pour la palette de manœuvre.

Seul l'enclenchement de fin d'itinéraire n'est pas prescrit.

2^e CAS : LES DEUX SIGNAUX D'ARRET PRECEDANT LE PONT SONT MANŒUVRES DE DEUX POSTES DIFFERENTS DONT L'UN MANŒUVRE LE PONT.

1^o Les deux postes sont des postes de block.

Le signal de block assurant la couverture rapprochée du pont ne peut être ouvert que moyennant le contrôle du verrouillage du pont; le verrou est manœuvré par un levier

indépendant enclenché par un électro conjugué avec une pédale de fin d'itinéraire.

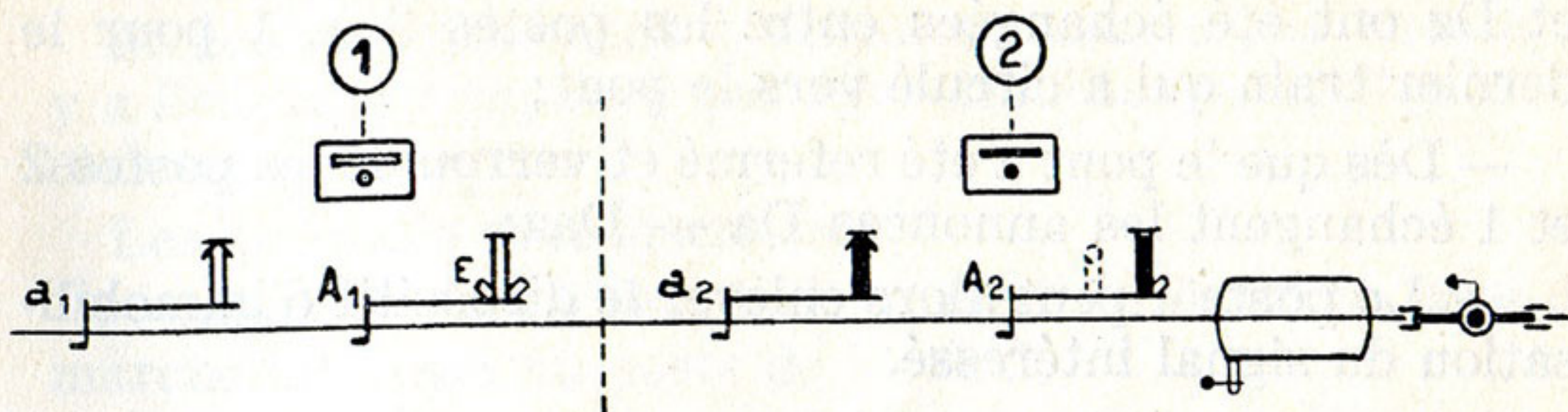


Fig. 7.

En outre, au poste qui manœuvre le signal de couverture du pont, est installé un dispositif slottant sur levier, le signal de block précédent. Ce slot ne peut être donné qu'après verrouillage effectif du pont et contrôle de ce verrouillage.

A cet effet, on aura recours au slot sur levier du type utilisé habituellement dans le cas du block-system par appareils enclenchés (**manette supplémentaire enclenchée par la tige inférieure du transmetteur**) ou par champ d'autorisation dans le cas où le block-system par appareils enclenchés n'existe pas.

Lorsque par suite de la grande longueur de la section de block, cette disposition entraînerait des entraves sérieuses à l'exploitation on a recours à celle décrite ci-dessus (1^{er} cas — a) en installant à l'amont du signal de block du poste 2 un signal d'arrêt supplémentaire.

Là où l'enclenchement à distance par champ d'autorisation ou champ de block transmetteur muni d'une tige d'enclenchement n'existe pas encore, il y a lieu de le remplacer par les annonces Aa — Ba, Da — Daz à échanger dans les conditions suivantes :

— Avant de déverrouiller le pont, le poste 2 demande par téléphone au poste 1, l'autorisation d'ouvrir le pont (annonce Aa).

— Le poste 1 avant de donner l'autorisation (réponse Ba), doit immobiliser préalablement en position fermée, par dispositif non plombé, le signal couvrant le pont à grande distance;

— L'autorisation ne peut être donnée par le poste 1 que si aucun train, se dirigeant vers le pont, ne circule entre le signal du poste 1 et le pont, donc que si les annonces D et Dz ont été échangées entre les postes 2 et 1 pour le dernier train qui a circulé vers le pont;

— Dès que le pont a été refermé et verrouillé les postes 2 et 1 échangent les annonces Da — Daz;

— Le poste 1 peut alors enlever le dispositif d'immobilisation du signal intéressé.

Chaque poste inscrit ces annonces de la façon habituelle dans le carnet de block relatif au sens de marche intéressé.

Si le signal d'arrêt assurant la couverture rapprochée du pont est muni d'une palette de manœuvre, les prescriptions prévues pour le signal d'arrêt sont applicables à la palette de manœuvre. Seul l'enclenchement de fin d'itinéraire n'est pas prescrit.

Remarque : Si une demande d'autorisation Aa doit être refusée, le poste interpellé répond en langage clair : « Non, le pont ne peut être ouvert », ce qui s'inscrit dans les carnets de block sous forme de la lettre conventionnelle X.

2° Le poste d'amont n'est pas un poste de block.

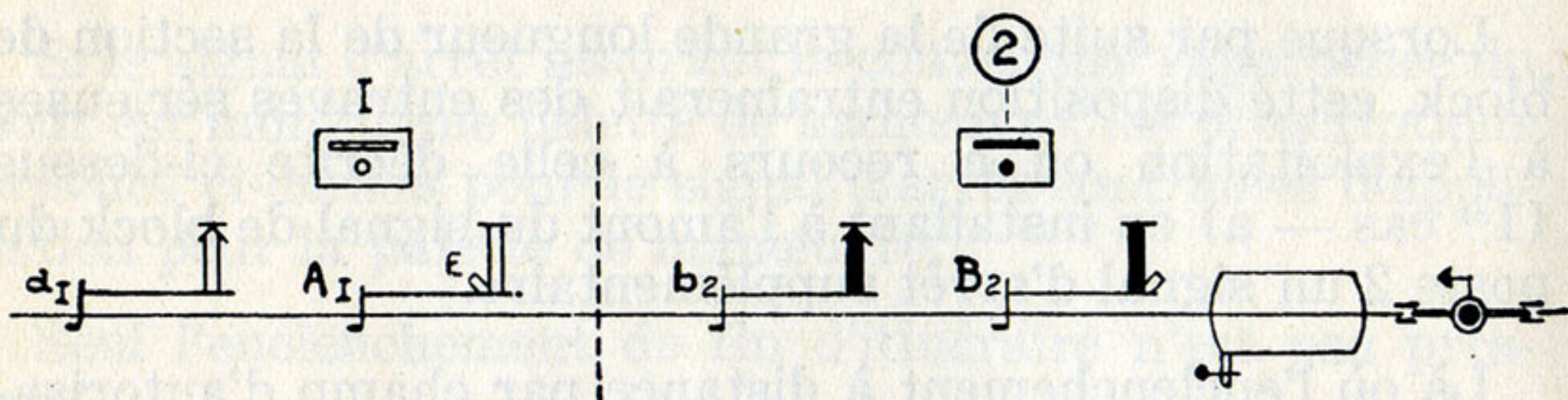


Fig. 8.

Le signal assurant la couverture rapprochée du pont ne peut être ouvert que moyennant le contrôle du verrouillage du pont, ce verrouillage s'effectue par levier indépendant enclenché par un électro conjugué avec une pédale de fin d'itinéraire.

De plus le signal d'amont ne peut être ouvert que si un slot est reçu du poste qui manœuvre le signal rapproché du pont (poste 2), ce slot ne peut être donné que si le verrouillage du pont est effectué et contrôlé.

Ce slot libère le levier du signal d'amont et est réalisé par champ d'autorisation enclenchant et contrôlant le verrouillage du pont.

Si cet enclenchement à distance n'existe pas encore, il y a lieu de le remplacer par les formalités prescrites au 1^o ci-dessus.

Les annonces sont inscrites :

— dans le carnet de block ordinaire relatif au sens de marche intéressé au poste de block 2.

— dans un carnet de block à numérotation discontinue paire et impaire (E.S. 478 F) au poste I.

Si le signal d'arrêt assurant la couverture rapprochée du pont est muni d'une palette de manœuvre, les prescriptions prévues pour ce signal d'arrêt sont également d'application à cette palette de manœuvre.

Seul, l'enclenchement de fin d'itinéraire n'est pas prescrit.

ART. 212. — Le poste desservant le pont ne manœuvre pas les signaux de couverture de celui-ci.

1^{er} CAS : LES DEUX SIGNAUX CONSECUTIFS DE COUVERTURE SONT MANŒVRÉS PAR LE MEME POSTE DE BLOCK.

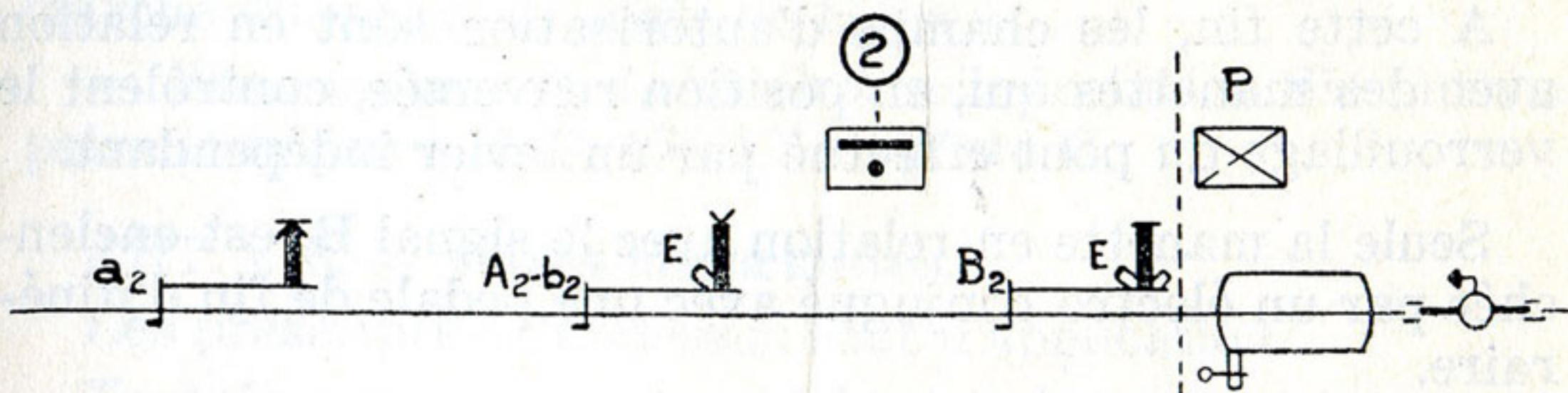


Fig. 9.

Dans ce cas, le poste de manœuvre P du pont slotte par un champ d'autorisation les deux signaux de couverture consécutifs A_2 et B_2 .

Ce champ d'autorisation ne peut être actionné que moyennant verrouillage du pont, effectué par un levier indépendant, enclenché par un électro conjugué avec une pédale de fin d'itinéraire.

Si ces champs d'autorisation n'existent pas, il y a lieu de les remplacer par les annonces Aa — Ba, Da — Daz, échangées et inscrites dans les mêmes conditions que ci-dessus (art. 211, 2^e cas, 1^o).

2^e CAS : LES DEUX SIGNAUX CONSECUTIFS DE COUVERTURE SONT MANŒUVRES PAR DEUX POSTES DIFFERENTS.

1^o Les deux postes sont des postes de block.

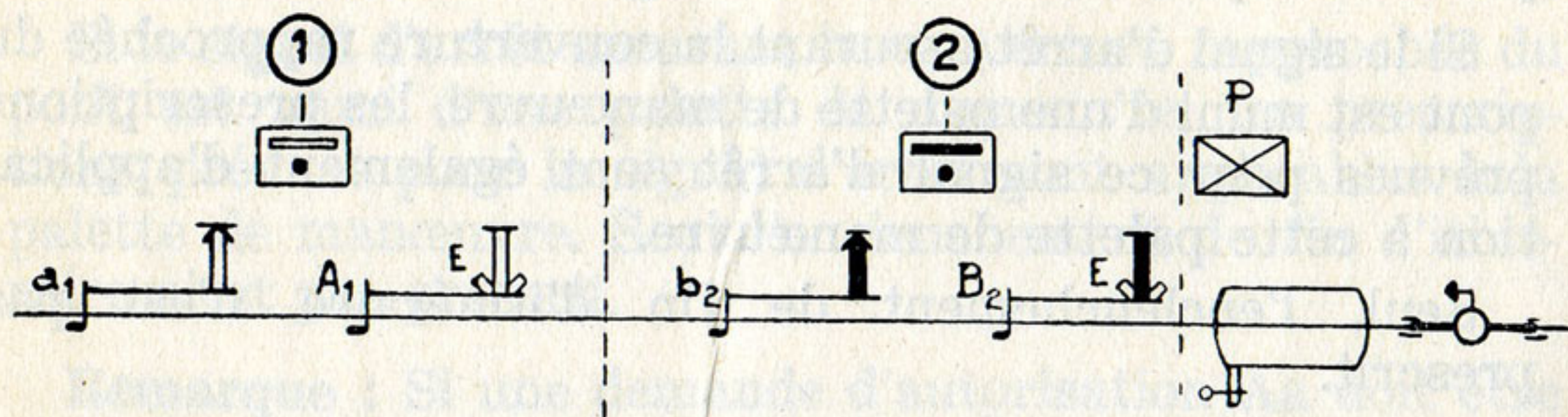


Fig. 10.

Dans ce cas, le poste de manœuvre P du pont slotte par des champs d'autorisation distincts les deux signaux consécutifs.

L'actionnement de ces champs d'autorisation ne peut se faire que moyennant verrouillage du pont.

A cette fin, les champs d'autorisation sont en relation avec des manettes qui, en position renversée, contrôlent le verrouillage du pont effectué par un levier indépendant.

Seule la manette en relation avec le signal B₂ est enclenchée par un électro conjugué avec une pédale de fin d'itinéraire.

Si ces enclenchements à distance manquent entre les postes considérés, on les remplace par les annonces Aa — Ba, Da — Daz échangées et inscrites comme indiqué ci-dessus (art. 211, 2^e cas, 1^o et 2^o).

2^o Le poste qui manœuvre le pont manœuvre aussi le signal de couverture rapprochée, mais n'est pas poste de block.

Le signal de couverture rapprochée ne peut être ouvert

que moyennant le contrôle du verrouillage du pont; ce verrouillage s'effectue par un levier indépendant enclenché avec un électro conjugué avec une pédale de fin d'itinéraire.

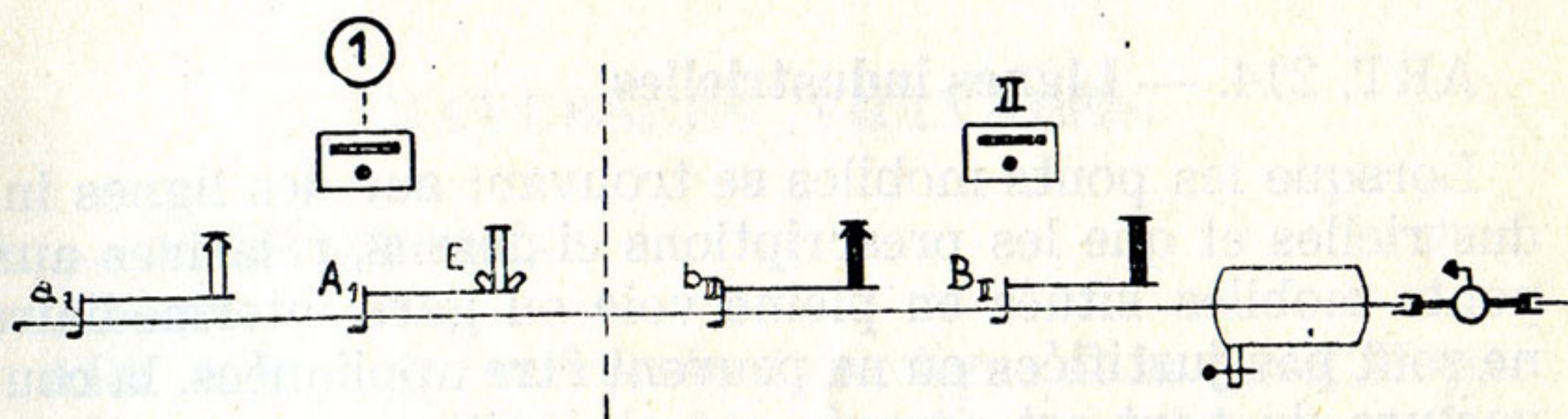


Fig. 11.

De plus, l'ouverture du signal d'amont est subordonnée à la réception d'un slot du poste qui manœuvre le signal de couverture rapprochée, ce slot ne peut être donné que si le verrouillage du pont est effectué et contrôlé.

Ce slot libère le levier du signal d'amont et est réalisé par un champ d'autorisation enclenchant et contrôlant le verrouillage du pont.

Si cet enclenchement à distance n'existe pas, il y a lieu de le remplacer par les formalités prescrites à l'art. 211, 2^e cas, 1^o) ci-dessus.

Les annonces sont inscrites :

- dans le carnet de block ordinaire relatif au sens de marche intéressé au poste de block 1;
- dans un carnet de block à numérotation discontinue paire et impaire (E.S. 478 F) au poste II.

ART. 213. — Gares importantes.

Les prescriptions ci-dessus sont d'application.

Toutefois, dans les gares où le signal assurant la couverture rapprochée du pont est constitué par un signal de départ, on peut admettre les trains, ayant un arrêt prévu

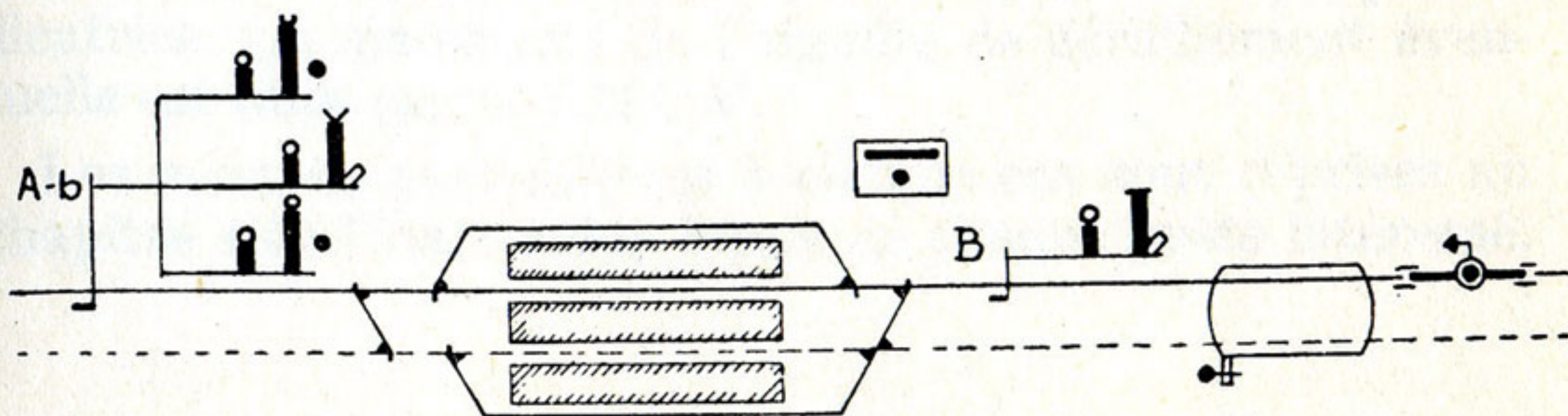


Fig. 12.

en gare, jusqu'à ce signal par l'ouverture d'une palette de manœuvre placée sur le signal d'amont. Cette palette de manœuvre ne doit pas être enclenchée avec le verrou du pont.

ART. 214. — Lignes industrielles.

Lorsque les ponts mobiles se trouvant sur des lignes industrielles et que les prescriptions ci-dessus, relatives aux ponts mobiles situés en pleine voie ou gare intermédiaire ne sont pas justifiées ou ne peuvent être appliquées, la couverture du pont est assurée comme suit :

— Un signal d'arrêt est placé en principe à 50 m. de part et d'autre du pont. Ces signaux sont normalement ouverts et le pont est fermé et verrouillé.

Ils sont actionnés par l'agent manœuvrant le pont et doivent être fermés avant le déverrouillage du pont.

— En outre dans ce cas, les trains doivent respecter la marche à vue et être pilotés pour traverser le pont.

CHAPITRE III.

TRAVERSEES VICINALES.

A. — DEFINITION.

ART. 215. — La traversée d'une ligne de la S.N.C.B. par une ligne de la S.N.C.V. établie sur siège spécial non ouvert à la circulation publique est dénommée : **croisement vicinal**.

ART. 216. — La traversée d'une ligne de la S.N.C.B. par une ligne de la S.N.C.V. établie dans la chaussée ou en accotement ouvert à la circulation publique est dénommée : **passage à niveau — croisement vicinal**.

B. — DISPOSITIFS DE SECURITE.

ART. 217. — Les dispositifs de sécurité à placer tant à un **croisement vicinal** qu'à un **passage à niveau — croisement vicinal**, seront définis dans chaque cas dans une **convention particulière**.

ART. 218. — Les dispositifs de sécurité à placer à un **passage à niveau — croisement vicinal** comprennent notamment les dispositifs qui sont requis au point de vue sécurité routière du fait de la présence d'un passage à niveau. De plus tant pour un croisement vicinal que pour un passage à niveau-croisement vicinal une aiguille de déraillement est établie dans la voie de la S.N.C.V., à moins que les circonstances topographiques ne nécessitent pas cette installation. La S.N.C.V. prescrit à ses trains avant de franchir le croisement un arrêt au moyen d'une plaque indicatrice. La manœuvre de l'aiguille de déraillement éventuelle est faite par la S.N.C.V.

Les mesures particulières à chaque cas sont reprises au chapitre 4 de l'instruction locale de chaque poste intéressé.

Imprimerie de la S. N. C. B
Dirigeant : R. LATAIRE
21, rue de Louvain, 21
— BRUXELLES —
— 59577-8-54 (7.800). —