

Avis 29 E.S.

4-12-53.



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité et de la Signalisation

RÈGLEMENT GÉNÉRAL
DE LA
SIGNALISATION
(R. G. S.)

Fascicule I — SIGNAUX

Titre IV — SIGNAUX DE VITESSE

1953



SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES

Bruxelles, le 4 décembre 1953.

Direction de l'Electricité
et de la Signalisation

BUREAU 72-13
Section 10

AVIS N° 29 E.S.

Distribution prévue pour le R.G.S., Fascicule I, Titre IV.

REGLEMENT GENERAL DE LA SIGNALISATION, FASCICULE I, TITRE IV — SIGNAUX DE VITESSE.

L'Avis n° 1 E.S. de 1950 et le R.G.S. — Fascicule I — Titre IV — Signaux de vitesse — Edition de 1950 — qui l'accompagnait, sont abrogés et remplacés par le présent avis et par le nouveau règlement ci-joint.

Distribution.

Les chefs immédiats sont chargés de la distribution des brochures nouvelles et de la suppression des brochures périmées.

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

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

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

Le Directeur,

DERIJCKERE.



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité et de la Signalisation

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

DE LA

SIGNALISATION

(R. G. S.)

Fascicule I — SIGNAUX

Titre IV — SIGNAUX DE VITESSE

1953

R. G. S.

FASCICULE I.

SIGNAUX.

TITRE IV. — SIGNAUX DE VITESSE.

SOMMAIRE.

CHAPITRE I.

Principes.

Pages

A. But des signaux de vitesse (art. 501 et 502)	5
B. Signaux utilisés (art. 503)	6

CHAPITRE II.

Signal permanent indiquant la vitesse maximum autorisée sur la ligne.

A. Forme (art. 504)	7
B. Signification (art. 505)	7
C. Emplacement (art. 506)	7

CHAPITRE III.

Signal permanent de réduction de vitesse et signal permanent indiquant l'origine de la zone de réduction de vitesse.

A. Forme (art. 507)	9
B. Signification (art. 508)	10
C. Emplacement (art. 509 à 512)	10

CHAPITRE IV.

Signal temporaire de réduction de vitesse et signal temporaire de reprise de la vitesse maximum.	Pages
A. Principe (art. 513)	19
B. Forme (art. 514)	19
C. Signification (art. 515)	20
D. Emplacement (art. 516)	20
E. Cas spéciaux (art. 517 et 518)	21
F. Crocodiles de chantiers de travaux nécessitant une réduction temporaire de vitesse (art. 519 et 520)	24

CHAPITRE V.

Signaux de réduction de vitesse à l'approche des passages à niveau situés sur des lignes locales.	
A. Principe (art. 521)	25
B. Forme (art. 522)	25
C. Signification (art. 523)	26
D. Représentation conventionnelle (art. 524) ...	26
E. Emplacement (art. 525)	26

CHAPITRE VI.

Signaux spéciaux permanents de vitesse.

A. Signal spécial permanent indiquant la vitesse maximum autorisée sur la ligne pour certains véhicules-moteurs (art. 526 à 530) ...	27
B. Signal spécial permanent de réduction de vitesse indiquant la vitesse que certains véhicules-moteurs ne peuvent dépasser (art. 531 à 534)	28
C. Cas d'application (art. 535 à 539)	30

CHAPITRE VII.

Signaux de vitesse permanents ou temporaires placés à droite de la voie (art. 540)	33
--------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------

TITRE IV.

SIGNAUX DE VITESSE.

CHAPITRE I.

PRINCIPES.

A. — BUT DES SIGNAUX DE VITESSE.

ART 501. — Il existe, pour chaque ligne, une vitesse qui ne peut être dépassée par les trains. Elle est dénommée : « **vitesse maximum autorisée** ».

Lorsque, sur une ligne, un certain tronçon doit être parcouru à une vitesse inférieure à cette vitesse maximum autorisée, on dit que ce tronçon constitue une **zone de réduction de vitesse**. La réduction de vitesse imposée peut être **permanente** ou **temporaire**.

ART. 502. — Les endroits de la ligne, où la vitesse maximum autorisée doit être réduite ou peut être reprise, sont indiqués par des signaux fixes, dénommés **signaux de vitesse**. Ces signaux ne sont pas manœuvrés et sont placés le long de la voie à laquelle ils se rapportent. On signale donc, non seulement l'endroit à partir duquel la vitesse maximum de la ligne est autorisée, mais également l'approche, l'origine et l'extrémité des zones de réduction de vitesse.

Une réduction permanente de vitesse est imposée à certains endroits spéciaux de la voie par exemple : courbes, aiguillages, ponts mobiles, traversées de gare, etc.; elle est indiquée au plan schématique de signalisation (P.S.S.).

Une réduction temporaire de vitesse est imposée pour l'exécution de travaux, la réfection d'ouvrages d'art, le détournement, le renouvellement ou le mauvais état de la voie.

B. — SIGNAUX UTILISES.

ART. 503. — On distingue :

- a) les signaux de vitesse maximum autorisée :
 - permanents,
 - temporaires;
- b) les signaux de réduction de vitesse :
 - permanents,
 - temporaires;
- c) les signaux de réduction de vitesse pour passages à niveau situés sur les lignes locales;
- d) les panneaux lumineux spéciaux de réduction de vitesse.

CHAPITRE II.

SIGNAL PERMANENT INDIQUANT LA VITESSE MAXIMUM AUTORISÉE SUR LA LIGNE.

A. — FORME.



Fig. 1.

ART. 504. — Le signal indiquant la vitesse maximum autorisée sur la ligne est constitué par un panneau en forme de triangle équilatéral. Ce triangle pointé vers le haut est placé à 2 m au moins au-dessus du niveau du rail.

Il est peint en vert avec une bande blanche près des bords et porte en chiffres blancs bordés d'un liseré noir, l'indication de la vitesse maximum (exprimée en dizaines de km/h) autorisée sur la ligne considérée (fig. 1).

La nuit, le panneau est éclairé par réflexion, sauf sur les lignes locales. Sur ces lignes, le panneau ne peut être placé à plus de 2 m. au-dessus du niveau du rail.

La représentation conventionnelle est donnée à la fig. 2.

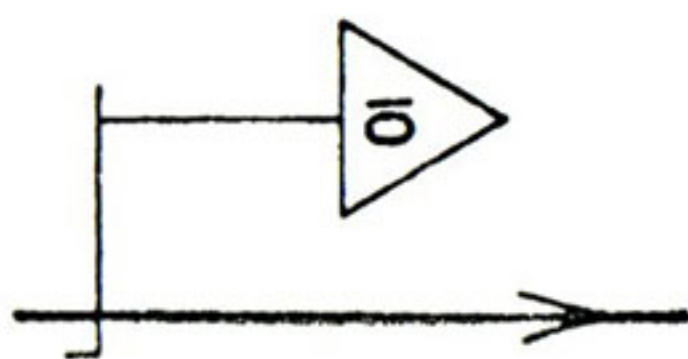


Fig. 2.

B. — SIGNIFICATION.

ART. 505. — Il indique la vitesse maximum autorisée sur la ligne et l'endroit à partir duquel cette vitesse est autorisée.

C. — EMPLACEMENT.

ART. 506. — Ce signal est placé :

— à l'origine de chaque ligne, à l'endroit à partir duquel la vitesse maximum autorisée sur cette ligne peut être atteinte (fig. 3);

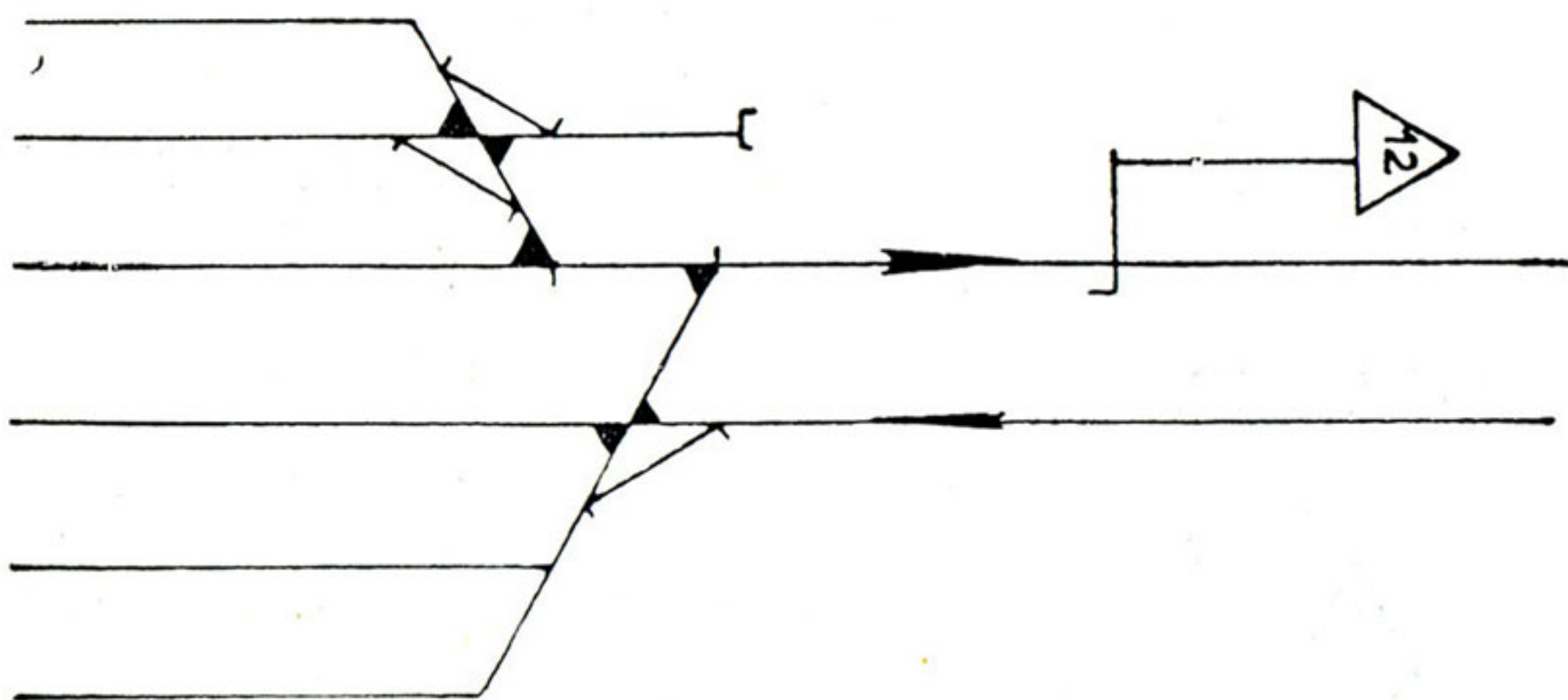


Fig. 3.

— à la sortie des gares de coïncidence (fig. 4) ;

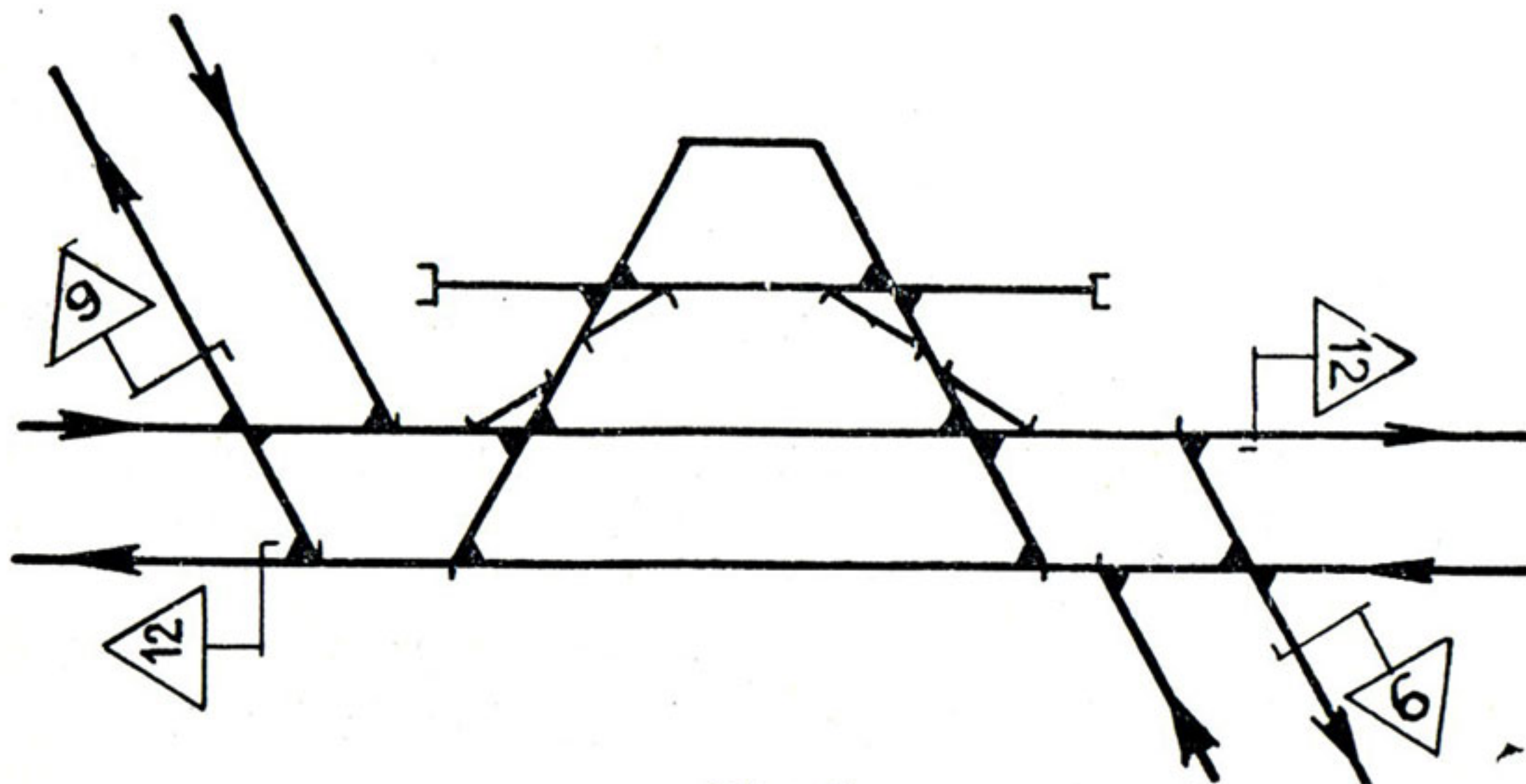


Fig. 4.

— à l'extrémité d'une **zone de réduction permanente de vitesse**, pour indiquer que la vitesse maximum autorisée peut être **reprise**. Il s'appelle, dans ce cas, **signal de reprise de la vitesse maximum** (fig. 5).

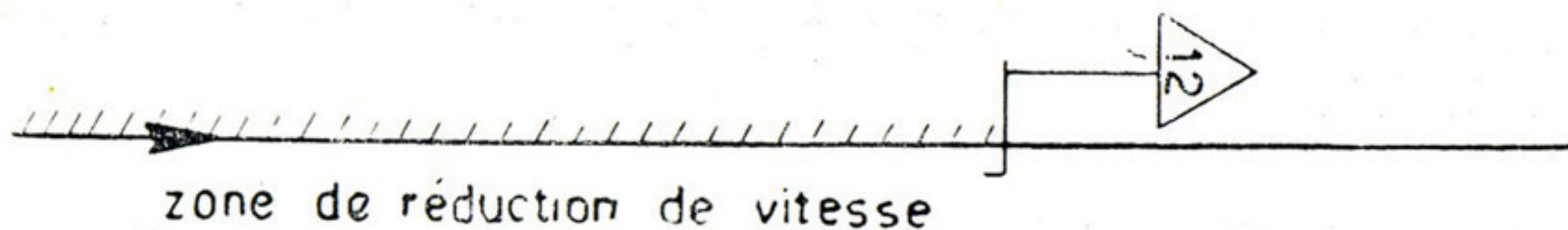


Fig. 5.

Remarque : A l'intérieur des gares, sauf sur les voies principales réservées aux trains ne faisant pas arrêt et sauf indication contraire, la vitesse maximum autorisée est limitée à 40 km/h et ce, jusqu'au delà de l'aiguillage de jonction avec les voies principales.

CHAPITRE III.

SIGNAL PERMANENT DE REDUCTION DE VITESSE ET SIGNAL PERMANENT INDIQUANT L'ORIGINE DE LA ZONE DE REDUCTION DE VITESSE.

A. — FORME.

ART. 507. — Le signal permanent de réduction de vitesse est constitué par un panneau en forme de triangle équilatéral; ce panneau pointé vers le bas, est placé à 2 m. au moins au-dessus du niveau du rail. Il est jaune avec une bande noire près des bords et porte, en chiffres noirs, l'indication de la vitesse réduite exprimée en dizaines de km/h (fig. 6).

La fig. 7 donne un exemple pour une vitesse de 5 km/h.

La nuit, le panneau est éclairé par réflexion (sur les lignes locales, il n'est pas éclairé).

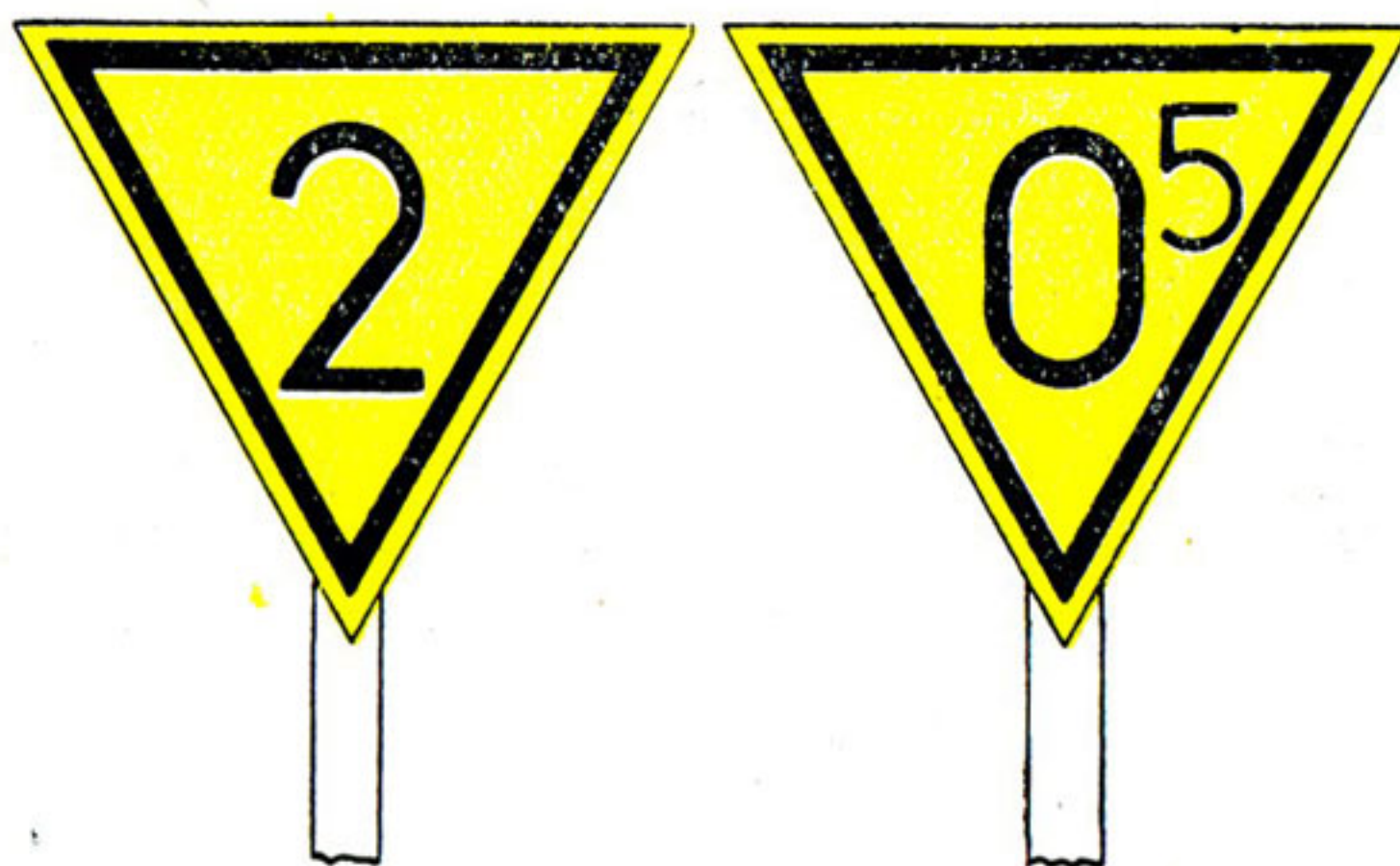


Fig. 6.

Fig. 7.

Remarques.

Lorsque la zone de réduction de vitesse n'est pas couverte par un signal fixe d'arrêt, le signal permanent de réduction de vitesse est suivi par un panneau « Origine » (fig. 8). Ce panneau n'est pas éclairé la nuit.

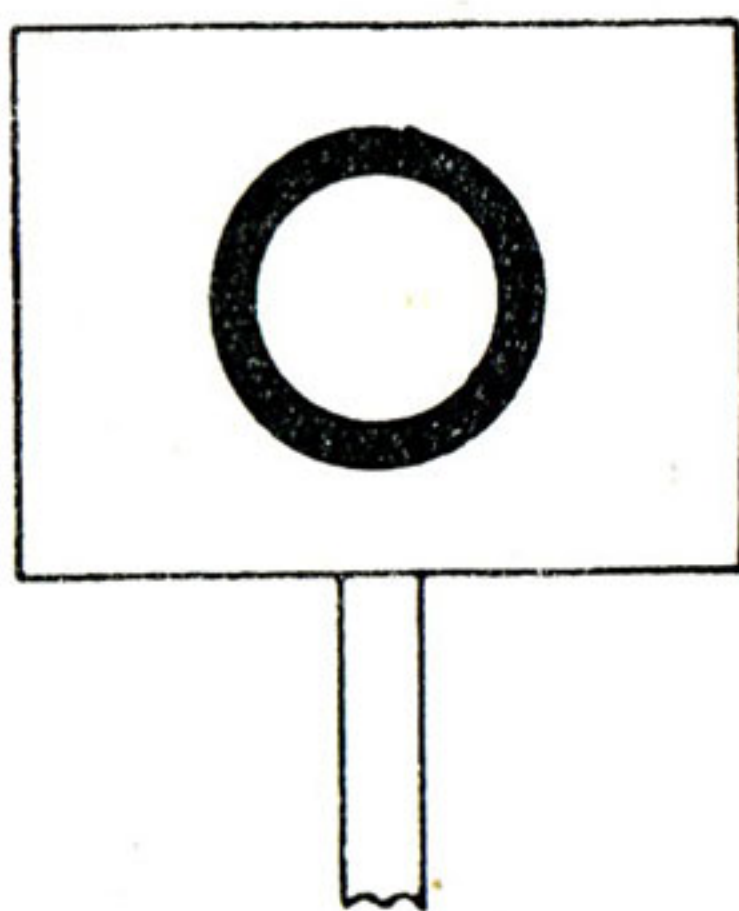


Fig. 8.

Sur les lignes locales, les deux signaux doivent être placés à 2 m. au-dessus du niveau du rail.

La représentation conventionnelle de ces deux signaux est donnée à la fig. 9.

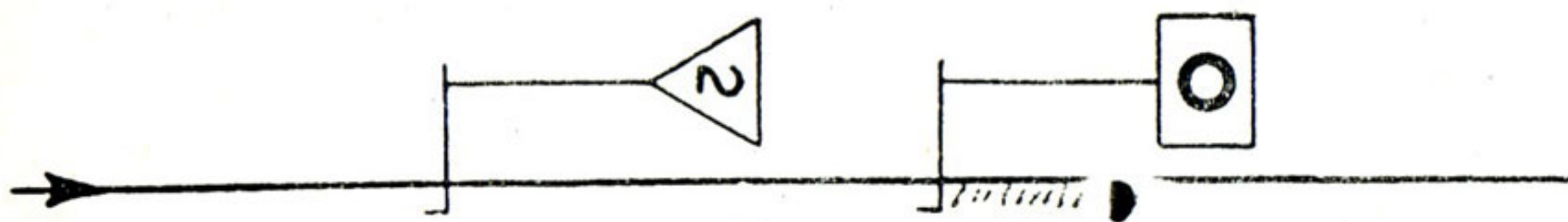


Fig. 9.

B. — SIGNIFICATION.

ART. 508. — Le signal permanent de réduction de vitesse indique l'approche d'une zone de réduction de vitesse, ainsi que la vitesse réduite, autorisée dans cette zone.

— Le panneau blanc avec couronne noire indique l'origine de cette zone.

C. — EMBLACEMENT.

ART. 509. — Premier cas. — L'origine de la zone de réduction de vitesse n'est pas couverte par des signaux fixes d'arrêt.

Tel est généralement le cas pour les courbes de faible rayon en pleine voie.

Le triangle jaune est placé en amont de l'origine de la zone de réduction de vitesse à une distance égale à :

— 0 m., c'est-à-dire à l'origine même, si la vitesse autorisée en amont de la zone ne dépasse pas 40 km/h. Dans ce cas, il se trouve au-dessus du panneau « Origine »;

— 300 m. de l'origine, si la vitesse autorisée en amont de la zone est supérieure à 40 km/h, sans dépasser 100 km/h;

— 500 m. de l'origine, si la vitesse autorisée en amont de la zone est supérieure à 100 km/h, sans dépasser 120 km/h (fig. 10);

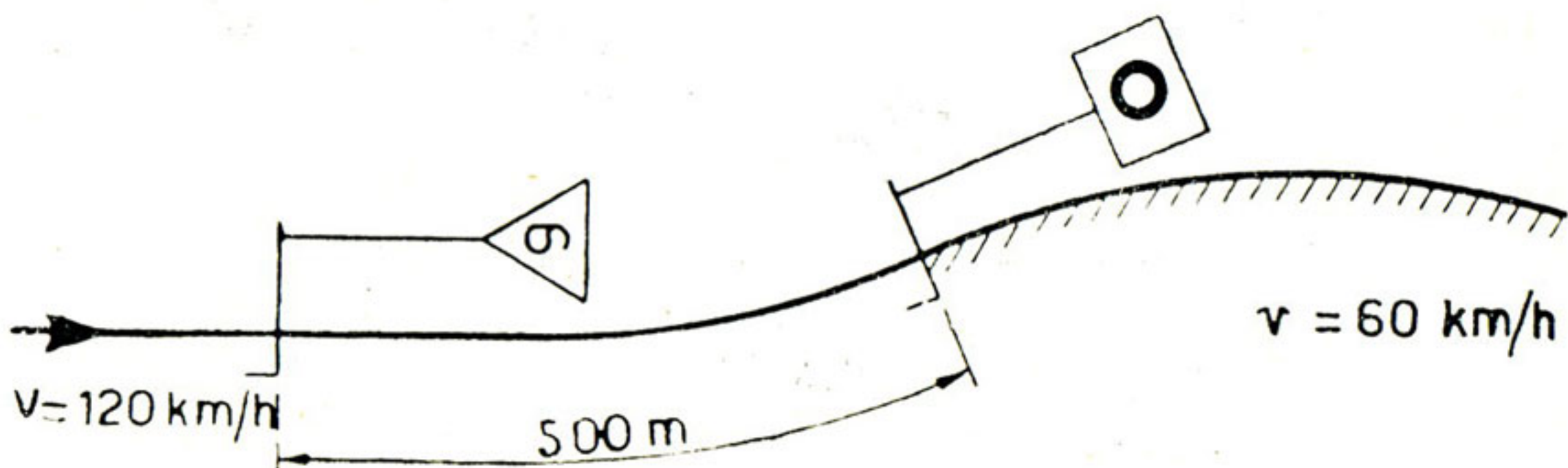


Fig. 10.

— 700 m. de l'origine, si la vitesse autorisée en amont de la zone est supérieure à 120 km/h.

Ces distances sont augmentées sur les lignes en pente conformément aux dispositions prévues pour les signaux avertisseurs.

Aucune réduction de ces distances n'est prévue pour les rampes.

Le panneau blanc avec couronne noire est placé à l'origine même de la zone.

— Lorsque l'emplacement du triangle jaune coïncide approximativement avec l'emplacement d'un signal d'arrêt, le triangle est placé à 10 m. en amont de ce signal pour indiquer que les deux signaux n'ont aucune relation l'un avec l'autre (fig. 11).

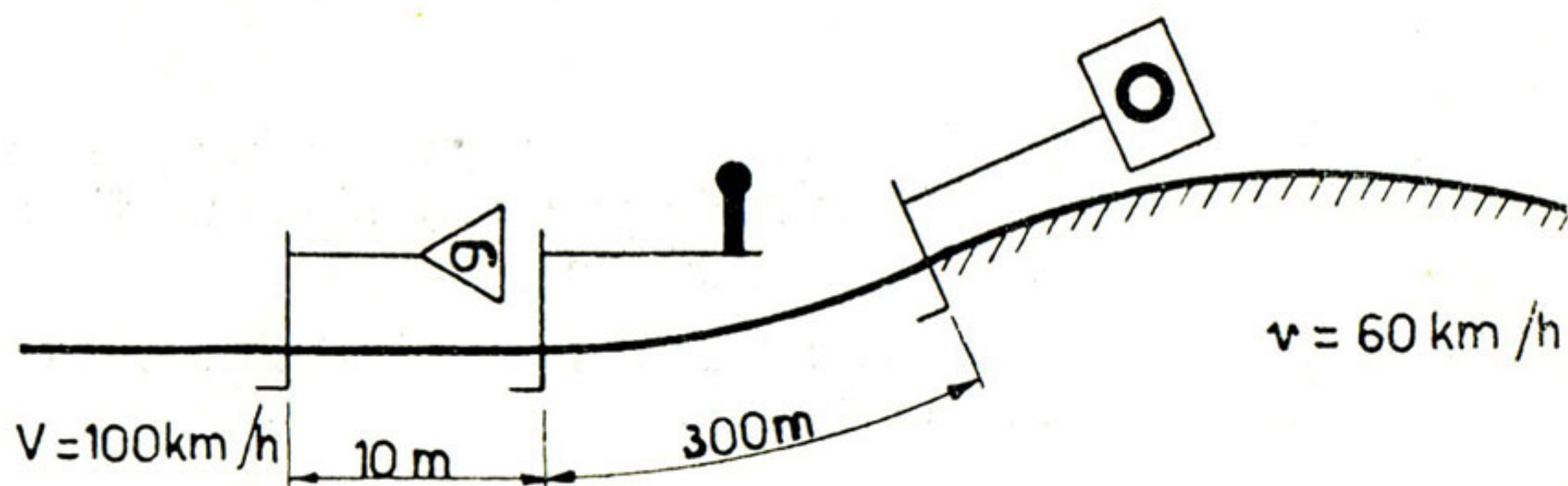


Fig. 11.

— Lorsqu'à partir d'un point de la zone à parcourir à vitesse réduite, une autre vitesse réduite doit être respectée, un deuxième triangle jaune donnant la nouvelle vitesse autorisée est placé :

a) **en cet endroit**, si la nouvelle vitesse autorisée est plus élevée que la première vitesse réduite (fig. 12).

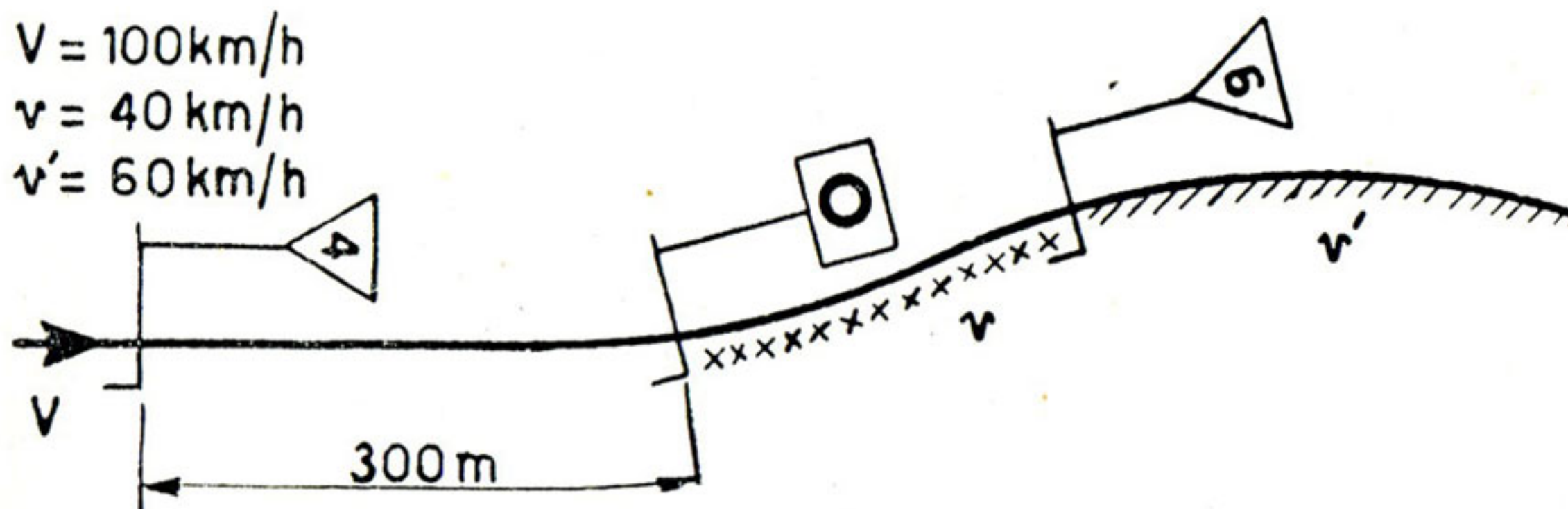


Fig. 12.

b) **en amont**, à une des distances prévues ci-dessus, lorsque la nouvelle vitesse autorisée est plus petite que la première vitesse réduite (fig. 13).

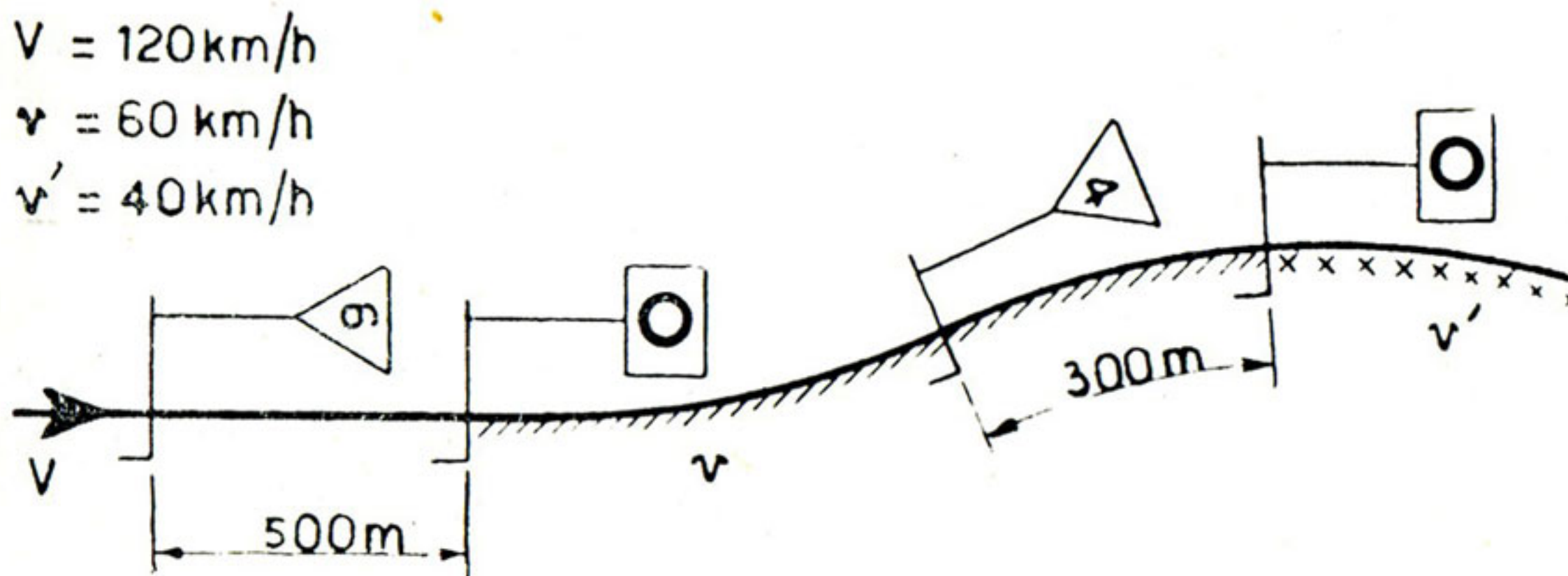


Fig. 13.

ART. 510. — Deuxième cas. — L'origine de la zone de réduction de vitesse est couverte par des signaux fixes d'arrêt. (Bifurcations, ponts mobiles).

Dans ce cas, on ne place pas de panneau blanc avec couronne noire à l'origine de la zone.

DISPA LING
-4 III 1924
LIEGE

Le triangle jaune peut être placé sur le signal couvrant l'origine de la zone si l'avertisseur de ce signal donne aux machinistes l'indication de passage avec attention, pour la direction qui intéresse la réduction de vitesse... (Par exemple : signal à palettes superposées et chandelier à mâtereaux inégaux de la signalisation à deux positions; tous les signaux de direction de la signalisation à trois positions).

Dans tous les autres cas, ces triangles sont placés aux distances indiquées au premier cas ci-dessus.

Exemples de placement des triangles de vitesse sur les signaux :

a) Signal de direction à palettes superposées.

— Sur les lignes non pourvues de signaux avertisseurs, lorsque les vitesses réduites sur les voies commandées par le signal, sont toutes égales, on place un seul triangle jaune sur le signal ou à trois mètres maximum, en amont de celui-ci (fig. 14).

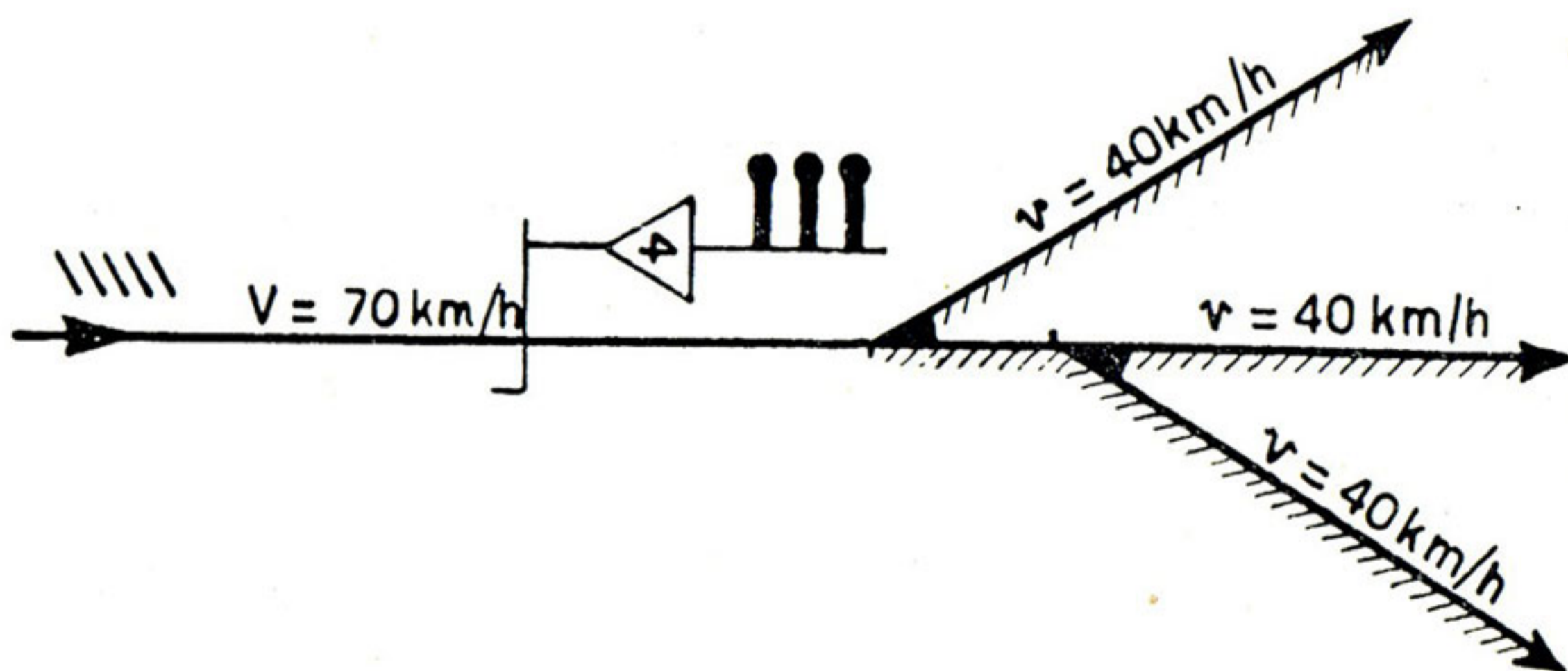


Fig. 14.

— Dans les cas où l'avertisseur ne donne pas l'indication de passage avec attention, le triangle jaune est placé à la distance réglementaire de l'origine de la zone de réduction de vitesse (fig. 15).

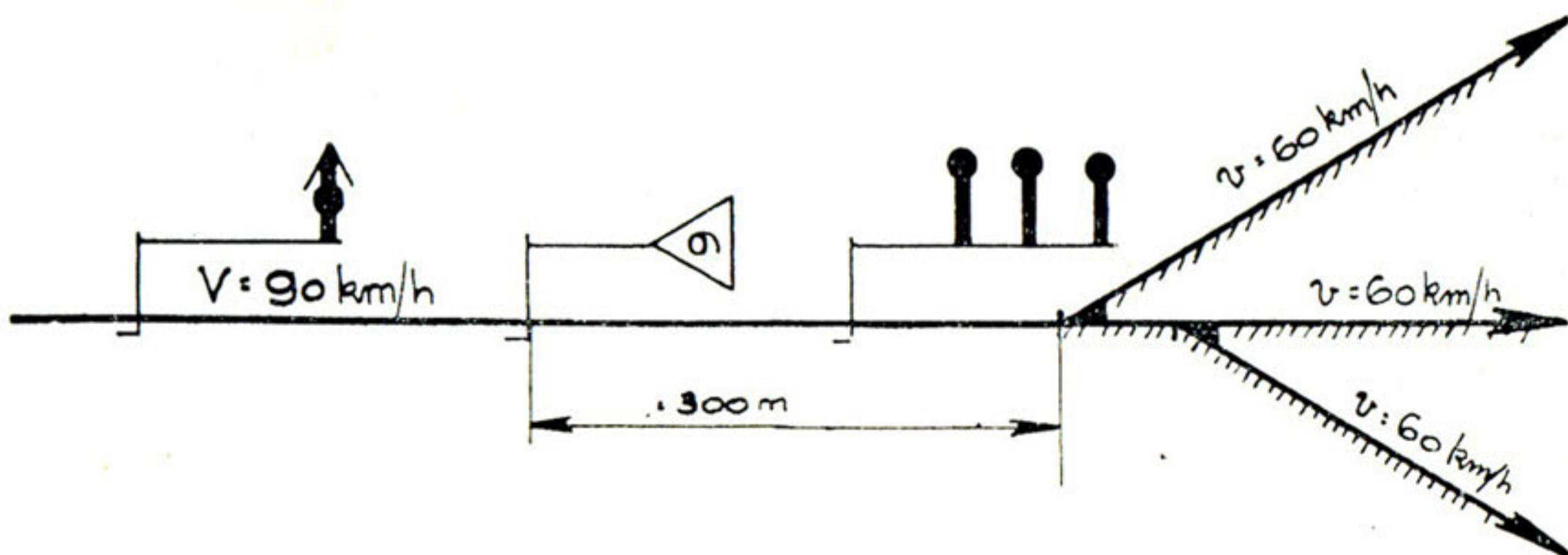


Fig. 15.

— Sur les lignes non pourvues de signaux avertisseurs, lorsque la vitesse autorisée sur l'une au moins des voies, est différente de celle des autres voies, on place sur le signal ou à 3 m. au maximum en amont de celui-ci, autant de triangles jaunes qu'il y a de directions; ces triangles sont juxtaposés dans l'ordre topographique des diverses directions (fig. 16).

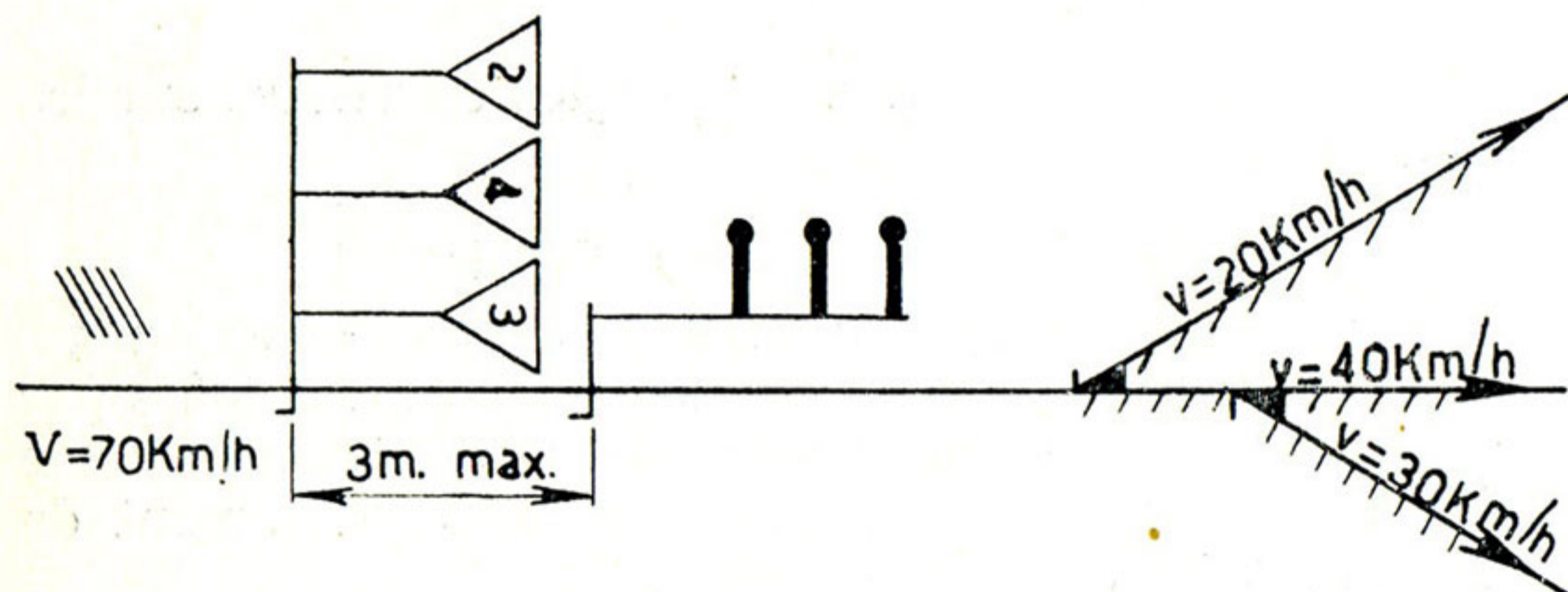


Fig. 16.

— Dans les cas où l'avertisseur ne donne pas l'indication de passage avec attention pour au moins une des directions, les triangles jaunes sont placés à la distance réglementaire de l'origine de la zone (fig. 17).

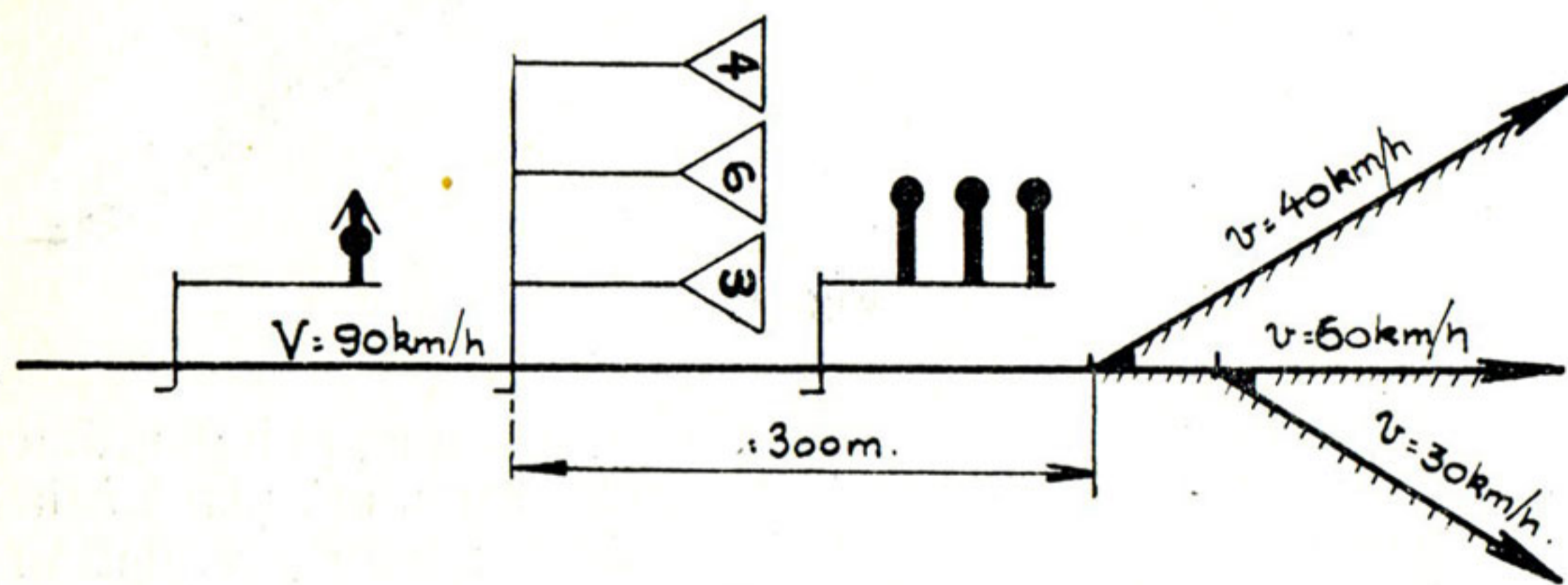


Fig. 17.

— Lorsque la vitesse autorisée sur une des voies est égale à la vitesse maximum autorisée sur la ligne, en amont de la bifurcation, on place un **triangle vert** pour cette direction, à un niveau plus élevé que les triangles jaunes. (Dans ce cas, l'avertisseur est toujours fermé pour les autres directions) (fig. 18).

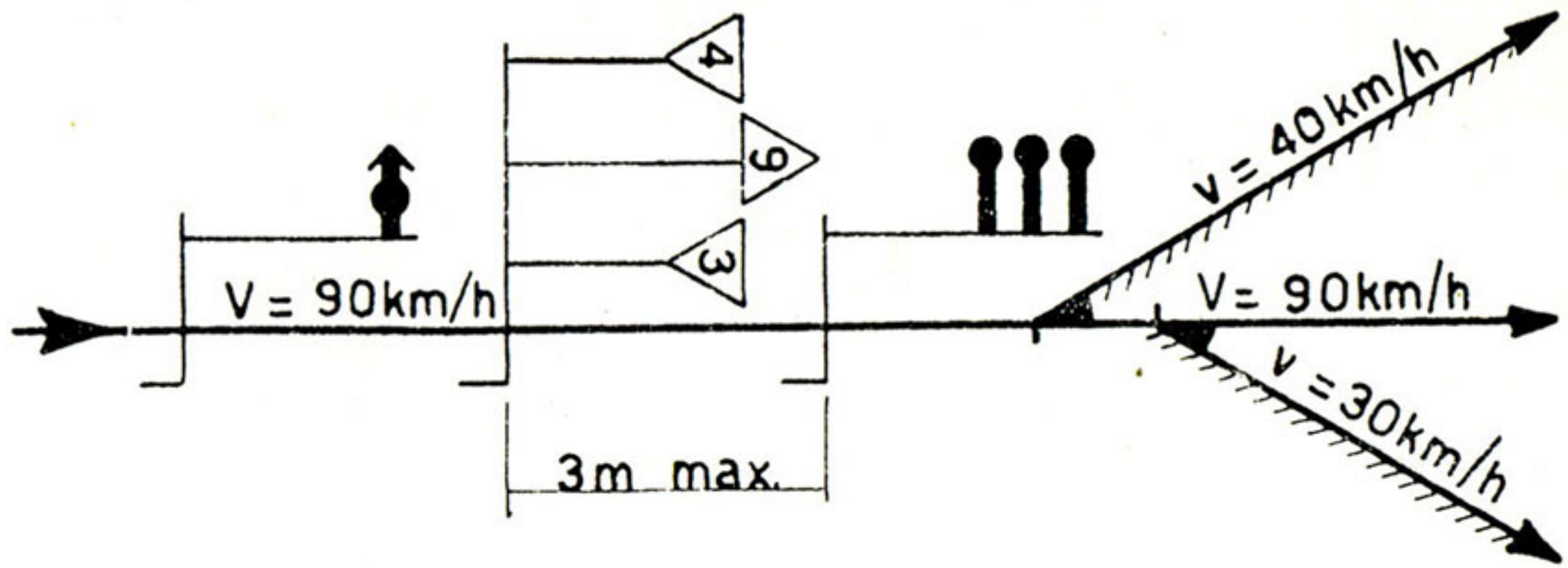


Fig. 18.

b) Signal de direction à numéros.

On applique les prescriptions prévues pour les signaux à palettes superposées.

c) Chandelier à mâtereaux inégaux.

1° Petits mâtereaux. — Lorsque les petits mâtereaux d'un chandelier se rapportent à des directions pouvant toutes être parcourues à la vitesse de 40 km/h , ils ne portent aucun triangle de vitesse (fig. 19).

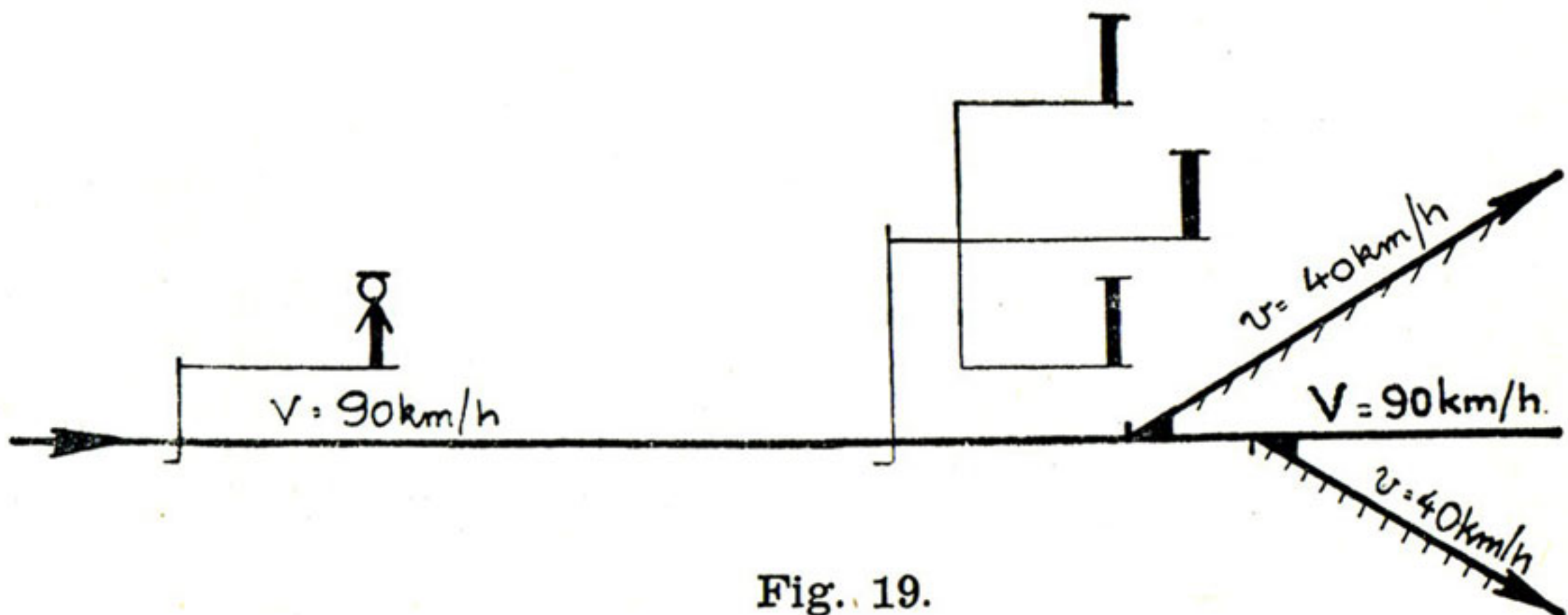


Fig. 19.

Dans tous les autres cas, ils portent chacun un triangle jaune indiquant la vitesse réduite autorisée pour les directions auxquelles ils se rapportent (fig. 20).

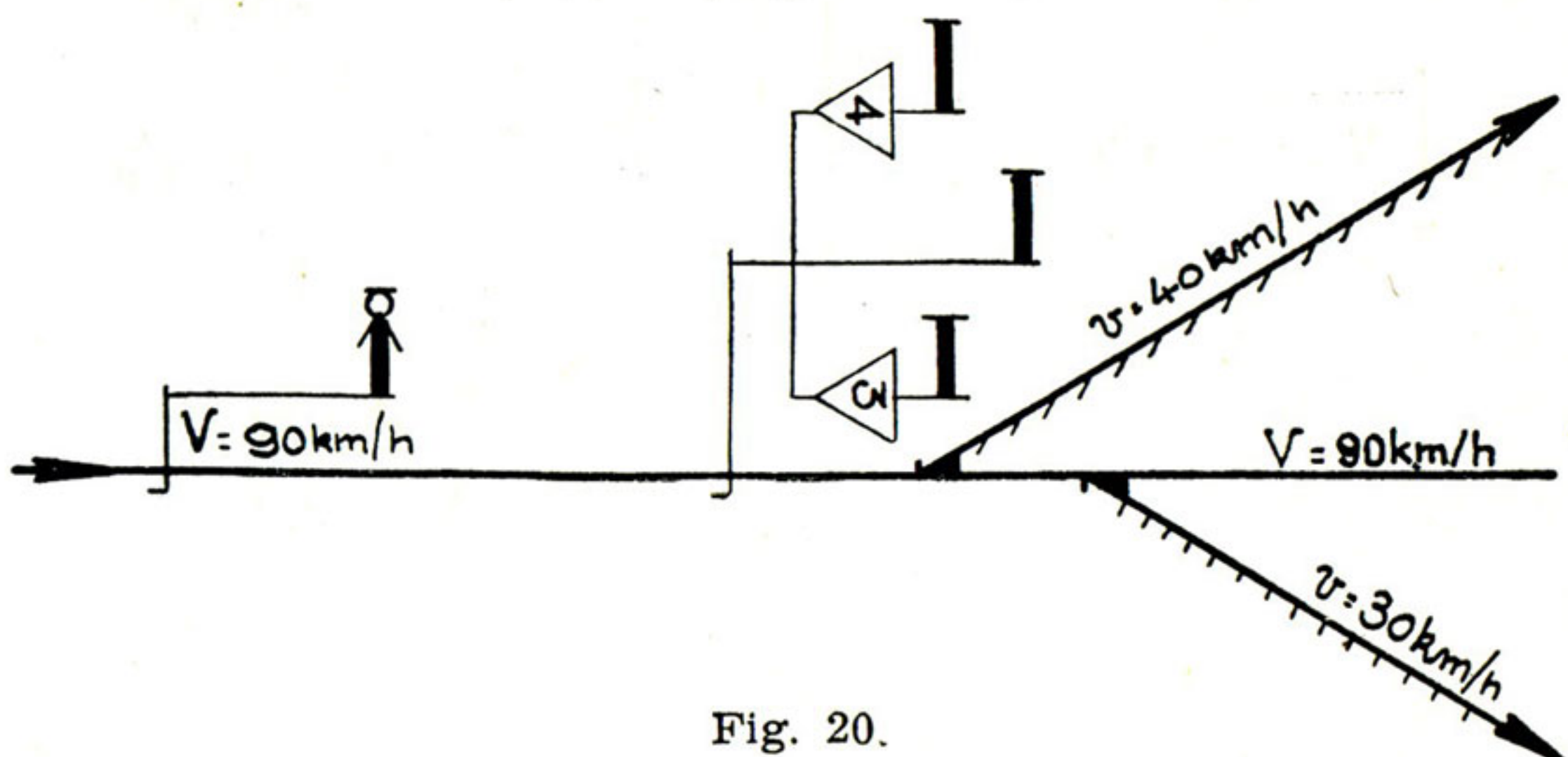


Fig. 20.

2° **Mâtereaux surélevés.** — Sur un mâtereau surélevé, on ne place jamais de triangle de vitesse.

Si la branche à laquelle se rapporte le mâtereau surélevé, doit être parcourue également à vitesse réduite, le signal de réduction de vitesse est placé à la distance réglementaire (fig. 21).

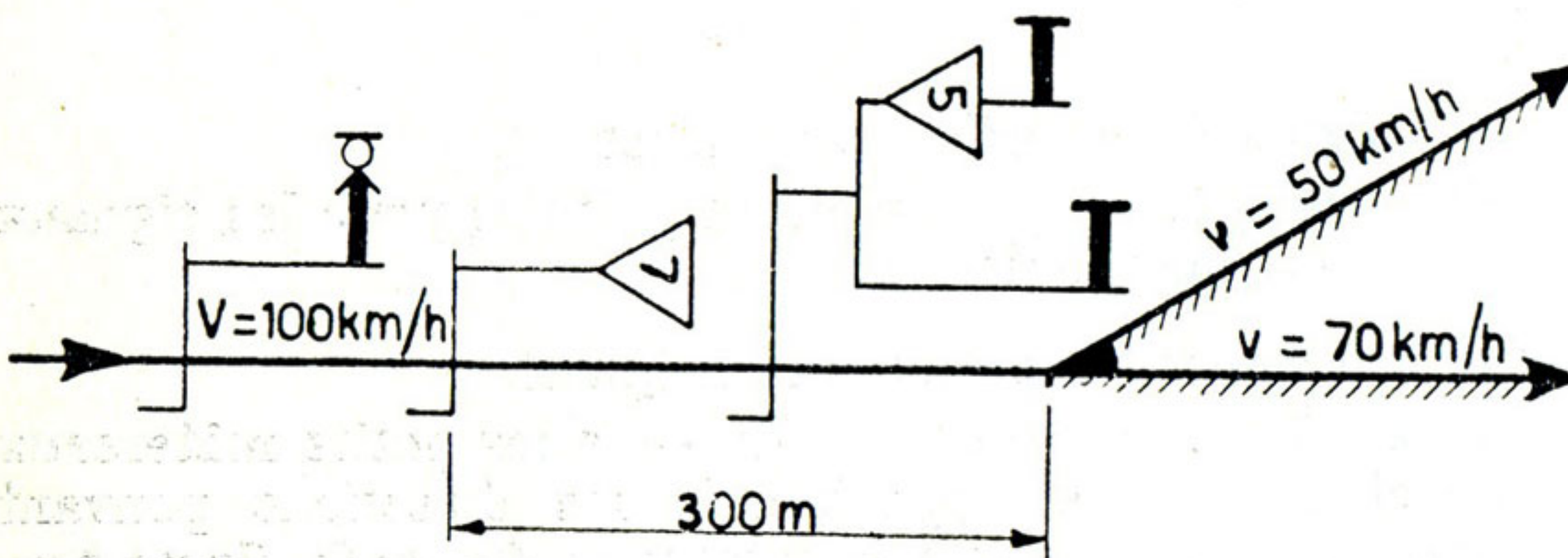


Fig. 21.

d) **Chandelier à mâtereaux égaux.**

1° **Signalisation à 3 positions.** — Lorsque les vitesses autorisées pour les diverses branches sont toutes réduites et différentes, chaque mâtereau porte un triangle jaune, même ceux se rapportant aux voies où la vitesse est de 40 km/h (fig. 22).

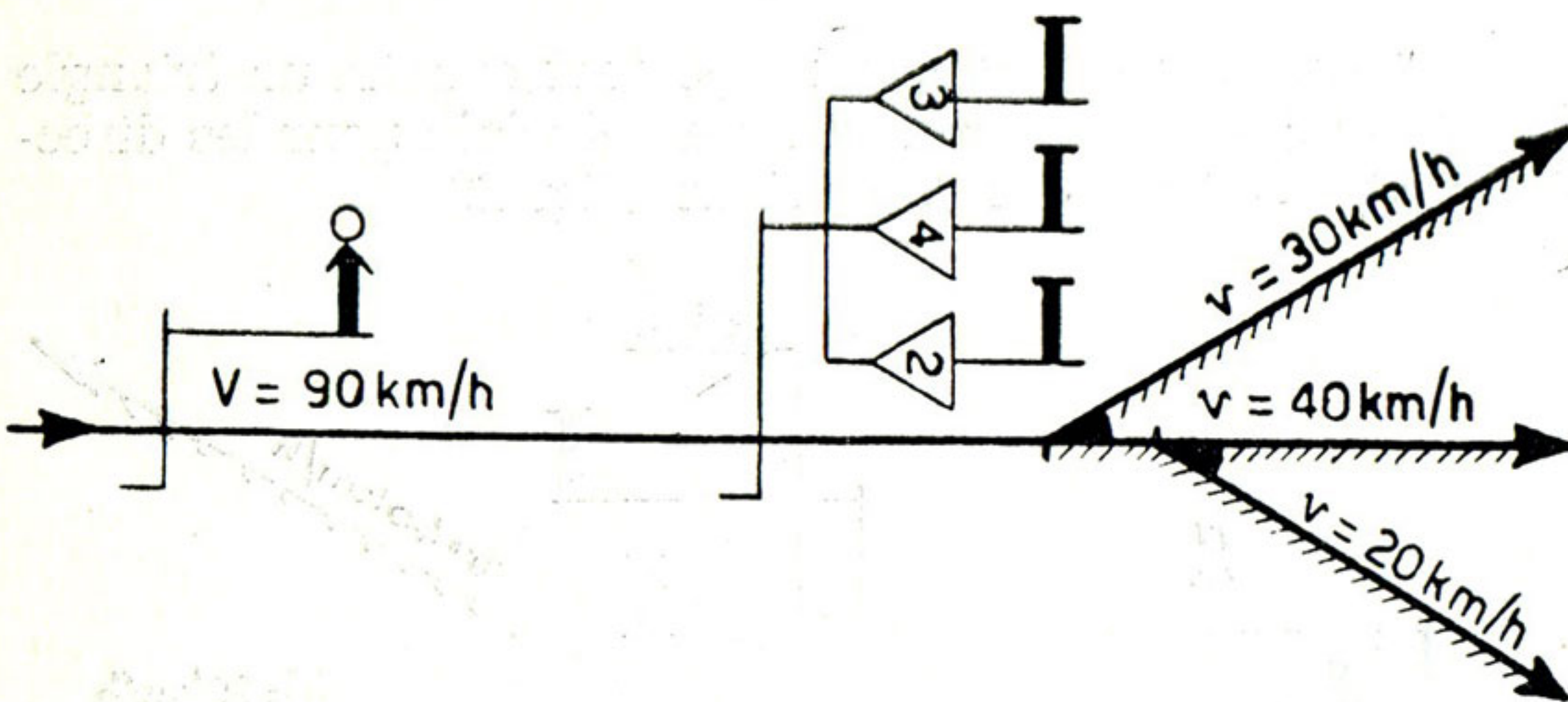


Fig. 22.

— Lorsqu'au contraire, la vitesse réduite est la même pour toutes les directions, on ne place qu'un seul triangle jaune, sur le pied du chandelier, même si la vitesse commune est égale à 40 km/h (fig. 23).

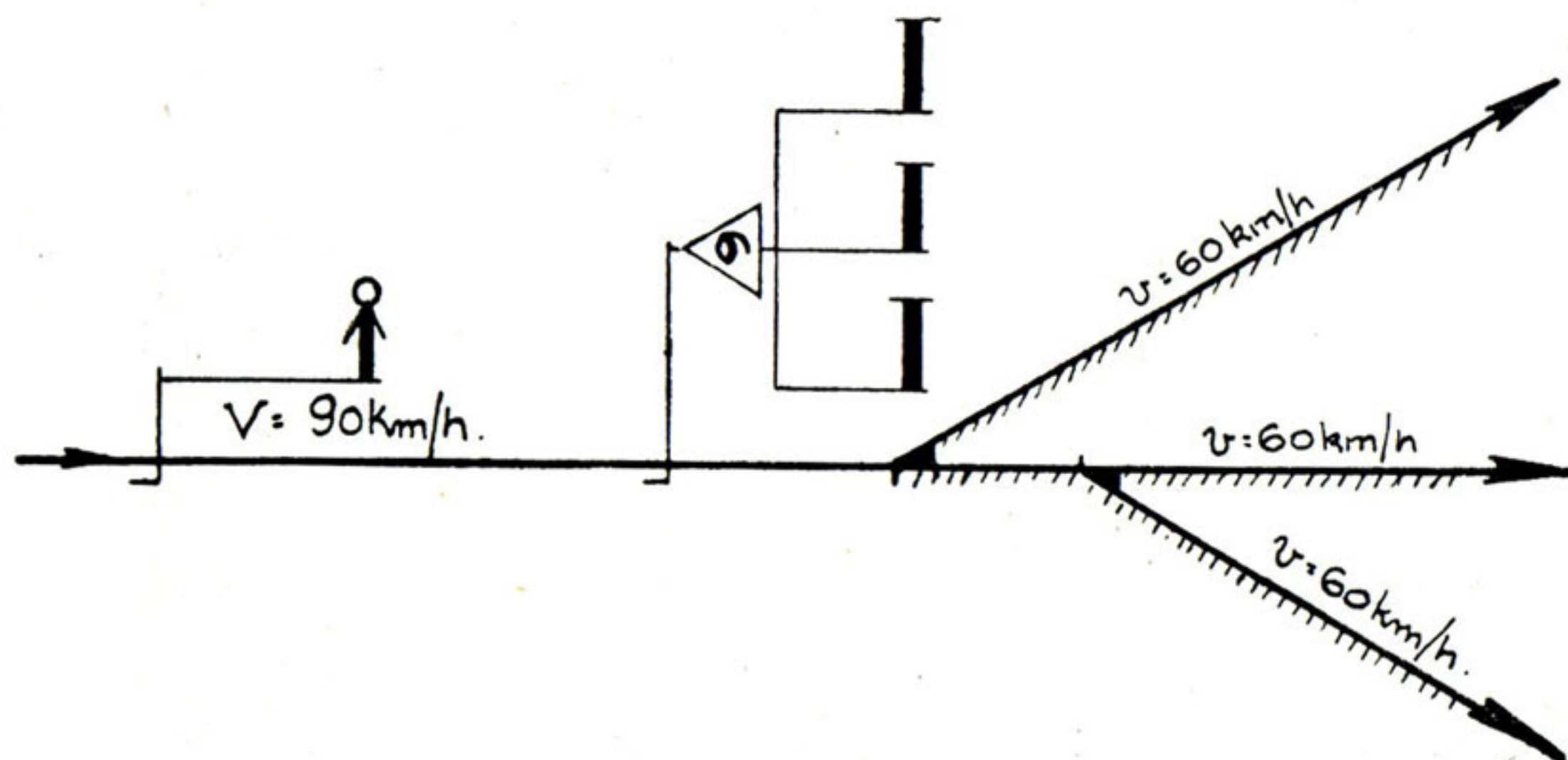


Fig. 23.

2° Signalisation à 2 positions. — Le ou les triangles sont toujours placés à la distance réglementaire (fig. 24).

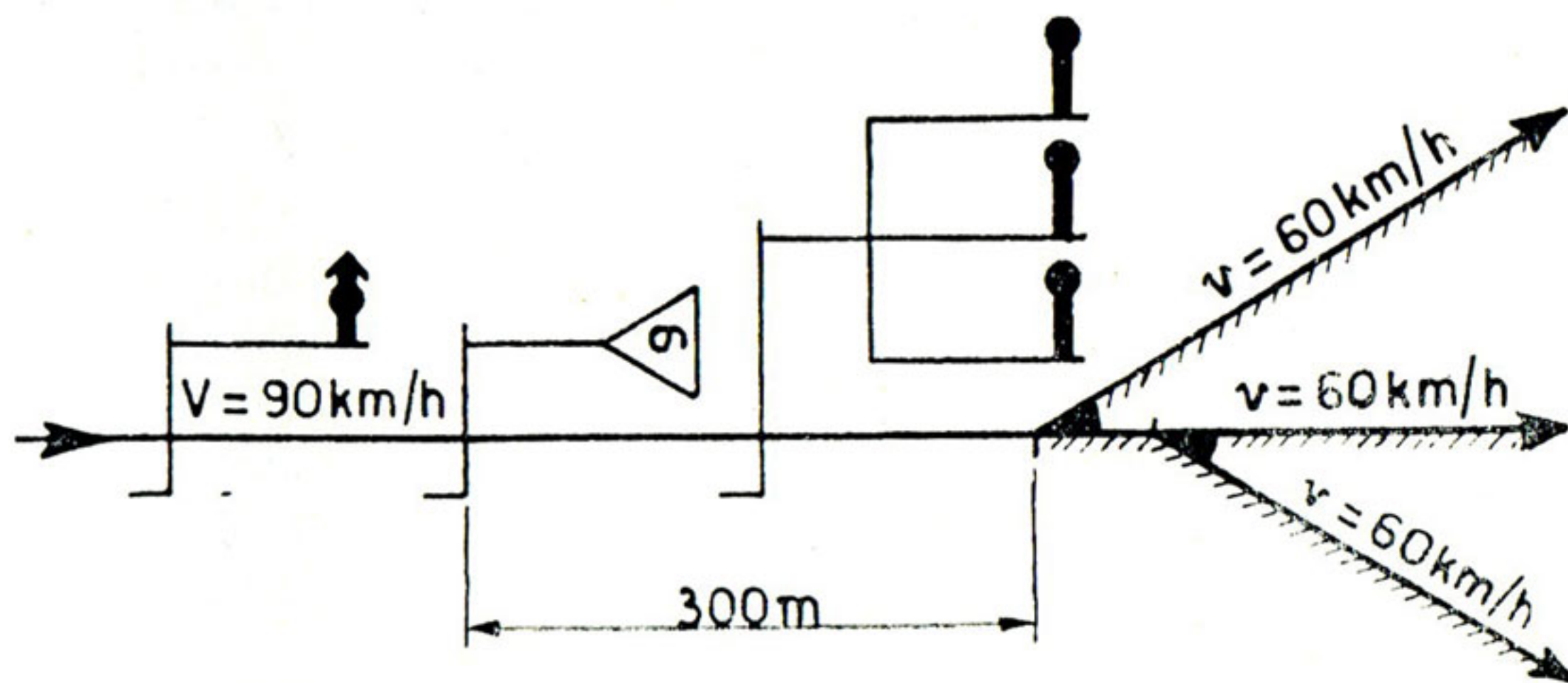


Fig. 24.

ART. 511. — Troisième cas. — Réduction de vitesse à 40 km/h dans l'étendue de la zone comprise entre les branchements extrêmes de la voie principale des gares intermédiaires des lignes à simple voie.

Cette zone est suffisamment délimitée par la présence des branchements extrêmes et des signaux qui les couvrent. Elle n'est pas signalisée par des triangles de vitesse (fig. 25).

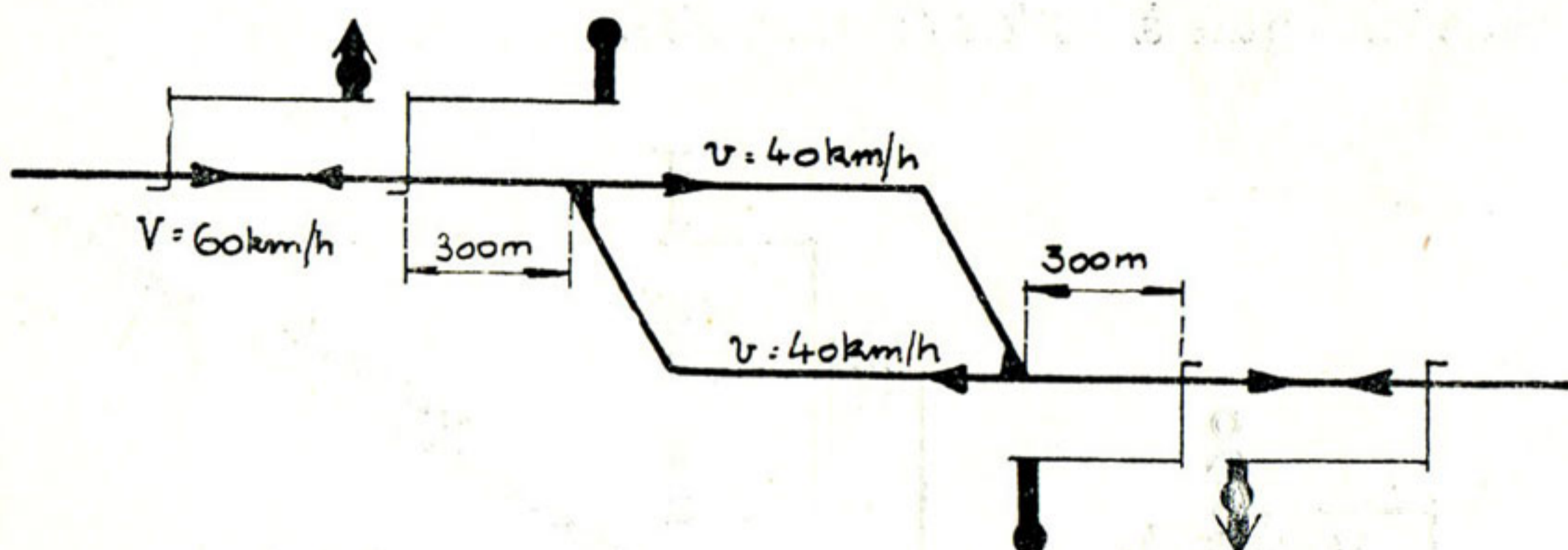


Fig. 25.

Déroptions.

a) Dans les gares où la vitesse réduite autorisée est différente de 40 km/h, un triangle jaune est placé sur chaque signal d'entrée ou à 3 m. maximum en amont de celui-ci (fig. 26).

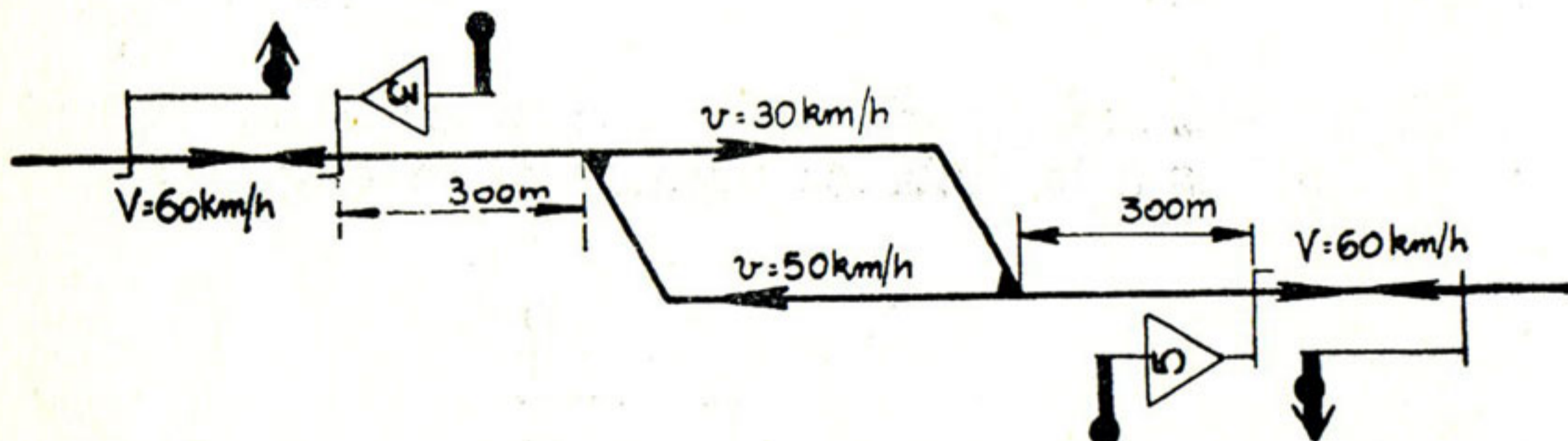


Fig. 26.

b) Dans les gares où les trains peuvent circuler sur la voie non déviée à la vitesse maximum autorisée sur la ligne, un triangle vert indiquant cette vitesse est placé sur le signal d'entrée ou à 3 m. maximum en amont de celui-ci.

c) Si, sur la voie déviée la vitesse réduite autorisée est de 40 km/h, il n'est pas placé de triangle jaune pour cette voie (fig. 27).

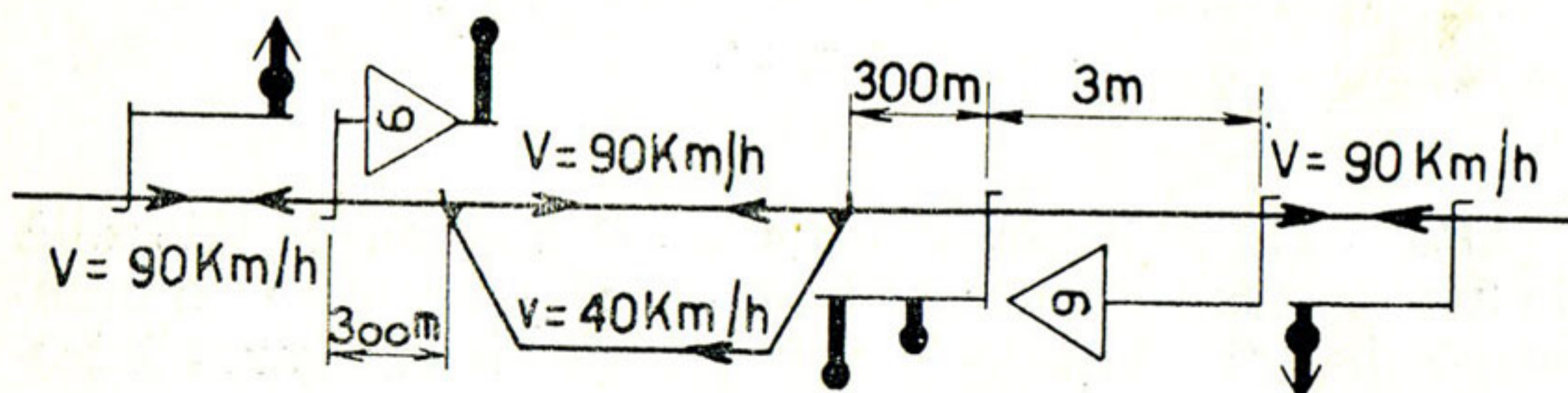


Fig. 27.

ART. 512. — Remarque. — Les situations spéciales ne rentrant pas complètement dans les cas généraux prévus ci-dessus seront soumises aux Directions intéressées.

CHAPITRE IV.

SIGNAL TEMPORAIRE DE REDUCTION DE VITESSE ET SIGNAL TEMPORAIRE DE REPRISE DE LA VITESSE MAXIMUM.

A. — PRINCIPE.

ART. 513. — Les réductions temporaires de vitesse sont portés à la connaissance du personnel intéressé, au moyen d'un bulletin d'information spécial dénommé « Avis de réduction temporaire de vitesse ».

Cet avis est établi conformément au R.G.V., fascicule III, 3^e partie; il est imprimé sur papier **jaune** et porte toutes les indications utiles au sujet de la réduction de vitesse.

L'avis reste en vigueur aussi longtemps que n'a pas été publié l'avis de suppression de réduction temporaire de vitesse. Ce dernier avis est imprimé sur papier **vert**; il indique la date et l'heure de la fin de la réduction temporaire de vitesse.

B. — FORME.

ART. 514. — Si la réduction temporaire de vitesse est de longue durée, la zone est annoncée et délimitée par des signaux identiques à ceux qui indiquent les réductions permanentes de vitesse.

Toutefois, le panneau rectangulaire, situé à l'origine de la zone porte en noir, sur fond blanc, les deux lettres « T. W. » au lieu de la couronne (fig. 29).

La nuit, les trois signaux sont éclairés par réflexion, même sur les lignes locales.

En outre, le triangle jaune est appuyé de deux feux jaunes juxtaposés (fig. 28), et le triangle vert est appuyé de deux feux verts juxtaposés (fig. 30).



Fig. 28.

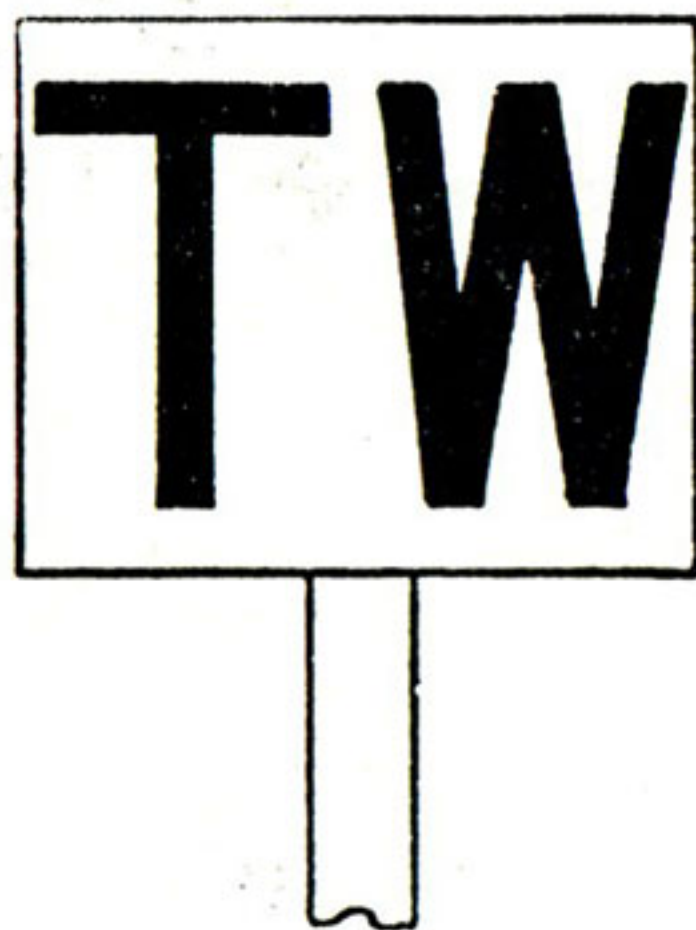


Fig. 29.

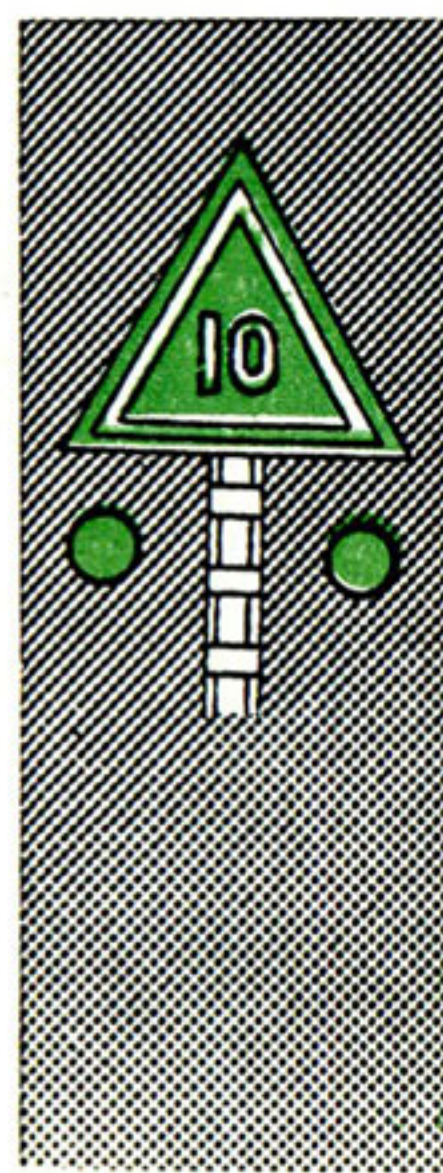


Fig. 30.

C. — SIGNIFICATION.

ART. 515. — Le triangle jaune indique l'approche d'une zone temporaire de réduction de vitesse.

Le panneau « T. W. » indique l'origine de cette zone.

Le triangle vert indique l'endroit où la vitesse maximum autorisée sur la ligne peut être reprise.

D. — EMPLACEMENT.

ART. 516. — Le triangle temporaire de réduction de vitesse est placé en amont, à une distance égale à :

— 500 m. du panneau « T. W. », si la vitesse autorisée en amont de la zone est égale ou inférieure à 100 km/h;

— 700 m. du panneau « T. W. », si la vitesse autorisée en amont de la zone est supérieure à 100 km/h, sans dépasser 120 km/h;

— 1.000 m. du panneau « T. W. », si la vitesse autorisée en amont de la zone est supérieure à 120 km/h, sans dépasser 140 km/h.

Ces distances sont augmentées sur les lignes en pente comme prévu pour les signaux avertisseurs.

Aucune réduction de ces distances n'est prévue pour les rampes.

Le panneau « T. W. » est placé à l'origine même de la zone de réduction temporaire de vitesse.

Le triangle de reprise de la vitesse maximum est placé à l'extrémité de la zone temporaire de réduction de vitesse.

Ils ne sont jamais placés sur un signal.

Si leur emplacement coïncide avec celui d'un signal, ils doivent être placés à 10 m. au moins en amont de celui-ci.

La fig. 31 donne un exemple d'application avec représentation conventionnelle de ces signaux.

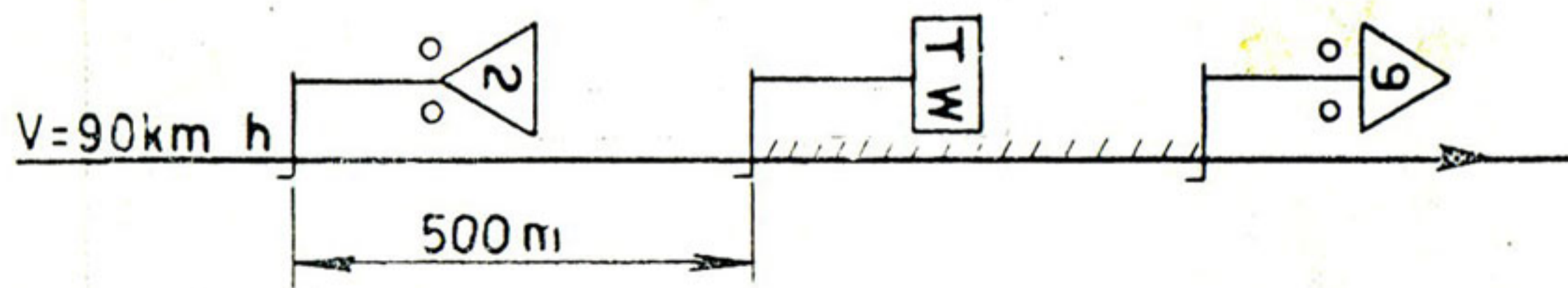


Fig. 31.

E. — CAS SPECIAUX.

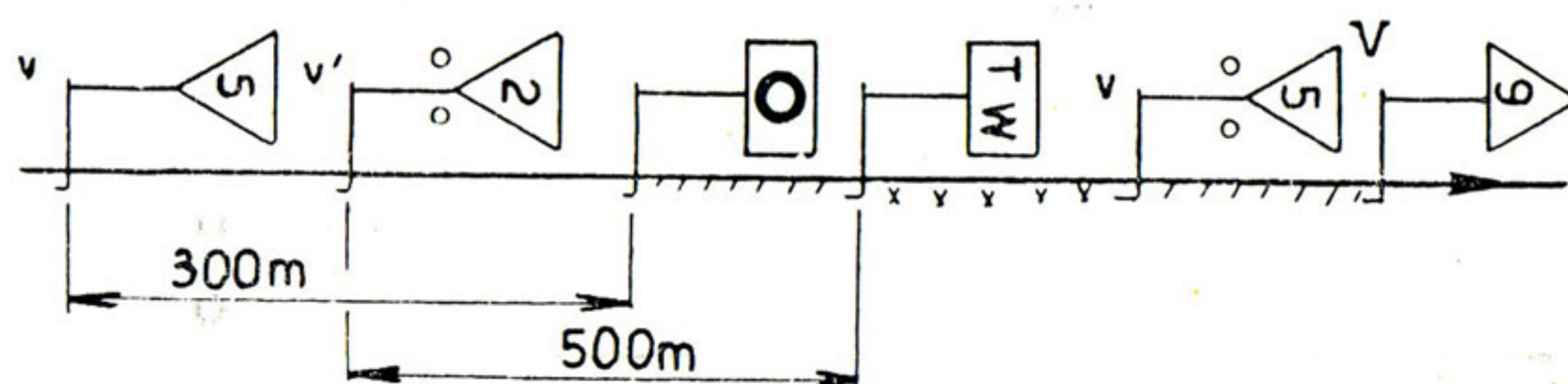
ART. 517. — Zone temporaire de réduction de vitesse prenant fin dans une zone permanente de réduction de vitesse.

Dans ce cas, l'extrémité de la zone temporaire de réduction de vitesse est marquée, non plus par un triangle vert appuyé, la nuit, de deux feux verts, mais bien par un triangle jaune reposant sur la pointe, appuyé la nuit, de deux feux jaunes juxtaposés (fig. 32).

Ce triangle jaune indique, en chiffres noirs, la vitesse en dizaines de km/h, autorisée sur la zone permanente de réduction de vitesse.

Dans ce cas particulier, cette vitesse peut être atteinte à partir du point où ce triangle jaune est placé.

La fin de la zone complète de réduction de vitesse est indiquée par le triangle vert marquant la fin de la zone permanente de réduction de vitesse (fig. 32).



$$V=90\text{Km/h}, v=50\text{Km/h}, v'=20\text{Km/h}$$

Fig. 32.

Quand l'origine de la zone temporaire de réduction de vitesse se trouve en aval de l'origine de la zone permanente de réduction de vitesse et que le triangle jaune temporaire se trouve en amont du triangle jaune permanent, l'origine de la zone temporaire doit être reportée à l'origine de la zone permanente et le triangle jaune permanent ainsi que le panneau « Origine » doivent être enlevés (fig. 33).

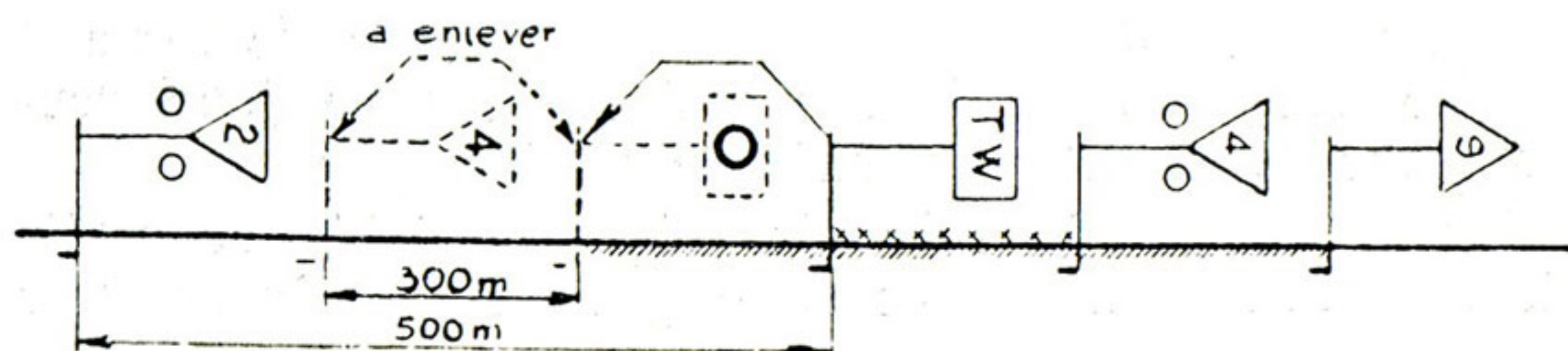


Fig. 33.

Quand l'origine de la zone temporaire de réduction de vitesse se trouve en amont de l'origine de la zone permanente de réduction de vitesse, le triangle jaune permanent ainsi que le panneau « Origine » sont enlevés, pour autant que la vitesse réduite permanente soit supérieure à la vitesse réduite temporaire (fig. 34).

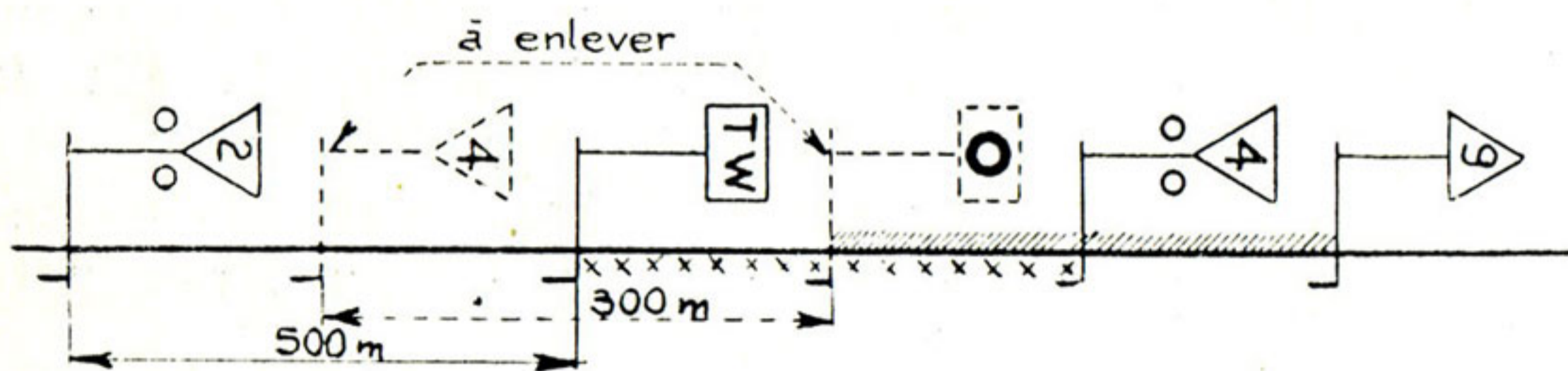


Fig. 34.

Si la vitesse de la zone permanente est plus petite que celle de la zone temporaire, tous les signaux sont maintenus (fig. 35).

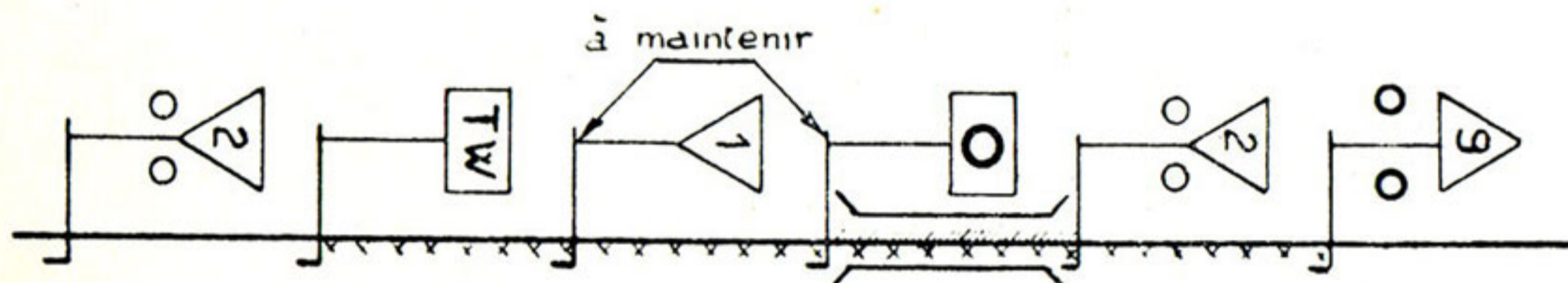


Fig. 35.

Si le triangle vert permanent (reprise de vitesse) est situé dans la zone temporaire de réduction de vitesse, il doit être enlevé et remplacé par un triangle vert temporaire placé à l'extrémité de la zone temporaire de réduction de vitesse.

Dans le cas de la fig. 35, il doit être remplacé par un triangle jaune appuyé par 2 feux jaunes juxtaposés et placé au même endroit.

ART. 518. — Signalisation d'un tronçon de ligne à double voie exploité à voie unique, chaque jour, pendant une partie de l'amplitude du service.

Un tronçon exploité à voie unique pendant une partie de l'amplitude du service et auquel on a accès par une

liaison spéciale provisoire est signalisé comme indiqué à la fig. 36.

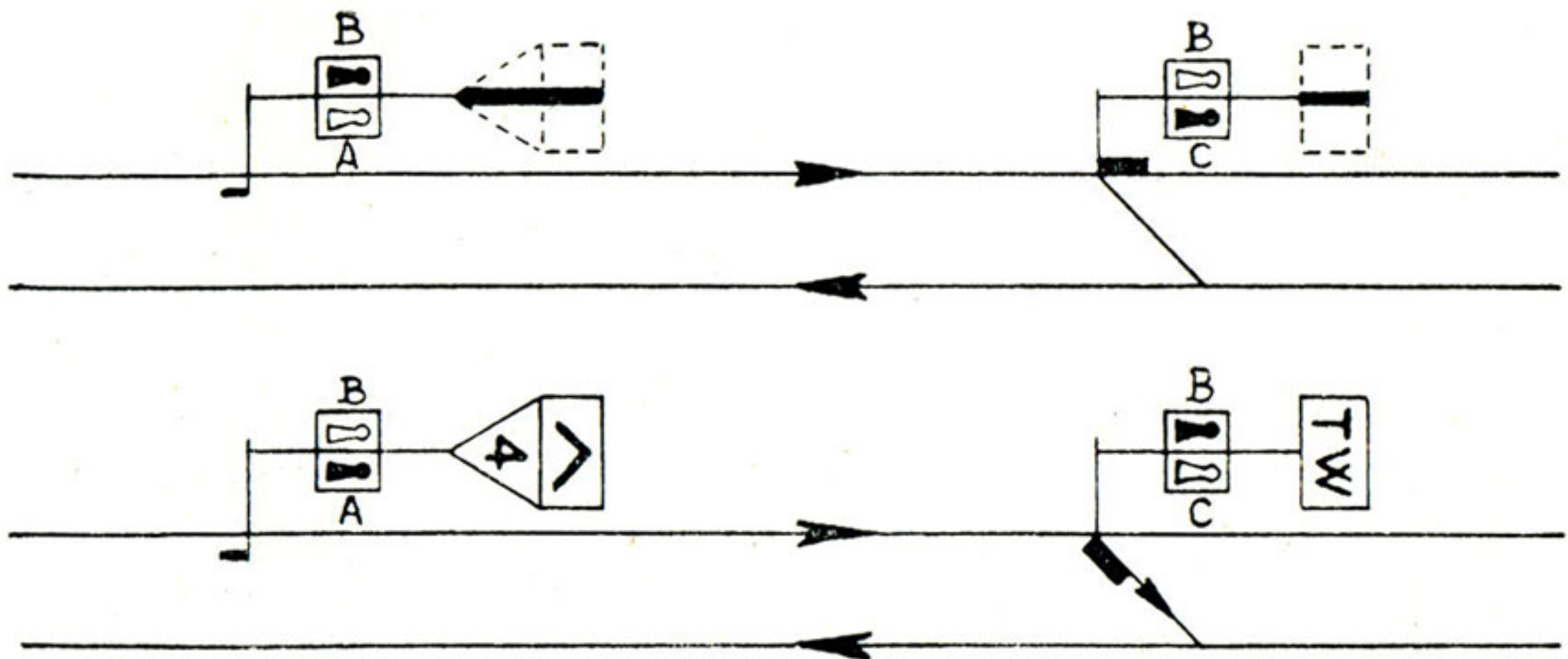


Fig. 36.

a) Un triangle jaune surmonté d'un chevron blanc sur fond noir (fig. 37) est placé à la distance prévue à l'article 516.

Le triangle est mobile autour d'un axe vertical; il est enclenché par un jeu de serrures d'enclenchement avec l'aiguillage donnant accès à la contrevoie de façon que le signal de réduction de vitesse soit perpendiculaire à la voie lorsque l'aiguillage est dirigé vers la contrevoie.



Fig. 37.

b) L'aiguillage d'accès à la contrevoie entraîne un panneau « T. W. » mobile lui aussi autour d'un axe vertical. Le panneau est perpendiculaire à la voie lorsque l'aiguillage donne accès à la contrevoie.

Remarque : Cette signalisation n'est appliquée qu'en dehors des gares.

**F. — CROCODILES DE CHANTIERS DE TRAVAUX
NECESSITANT UNE REDUCTION TEMPO-
RAIRE DE VITESSE.**

ART. 519. — Sur les lignes où les signaux avertisseurs sont appuyés par un appareil « crocodile », le triangle temporaire de réduction de vitesse est également appuyé par un même appareil, placé dans la voie, au droit de ce triangle.

En outre, si les travaux donnent lieu, sur les lignes en question, à une circulation anormale à voie unique, un appareil crocodile appuie également chacun des triangles jaunes placés devant la liaison d'entrée et devant la liaison de sortie du tronçon parcouru à voie unique.

ART. 520. — Représentation conventionnelle.

Ces appareils sont indiqués aux avis de réduction temporaire de vitesse et aux avis de circulation anormale sous la forme ci-dessous (fig. 38) :



Fig. 38.



CHAPITRE V.

SIGNAUX DE REDUCTION DE VITESSE A L'APPROCHE DES PASSAGES A NIVEAU SITUES SUR DES LIGNES LOCALES.

A. — PRINCIPE.

ART. 521. — La simplification de l'exploitation des lignes locales a entraîné la suppression du gardiennage de certains passages à niveau.

Pour assurer la sécurité des usagers de ces passages à niveau, ceux-ci sont signalés, outre la signalisation routière, par des signaux de réduction de vitesse spéciaux s'adressant aux trains. Ces signaux sont précédés de deux balises, portant 1 ou 2 chevrons, suivant leur emplacement par rapport au panneau (Chapitre II, Titre III, Fasc. I du R.G.S.).

Les trains doivent ralentir à 5 km/h, à partir de ce signal, jusqu'au moment où la locomotive avec son tender, ou l'autorail, a complètement franchi le passage à niveau.

B. — FORME.

ART. 522. — Ce signal de réduction de vitesse est constitué par un panneau de la forme ci-contre (fig. 39) portant en noir sur fond blanc l'inscription « S F 5k. ».

Ce panneau est placé à 2 m. au-dessus du niveau du rail. Il n'est pas éclairé la nuit.

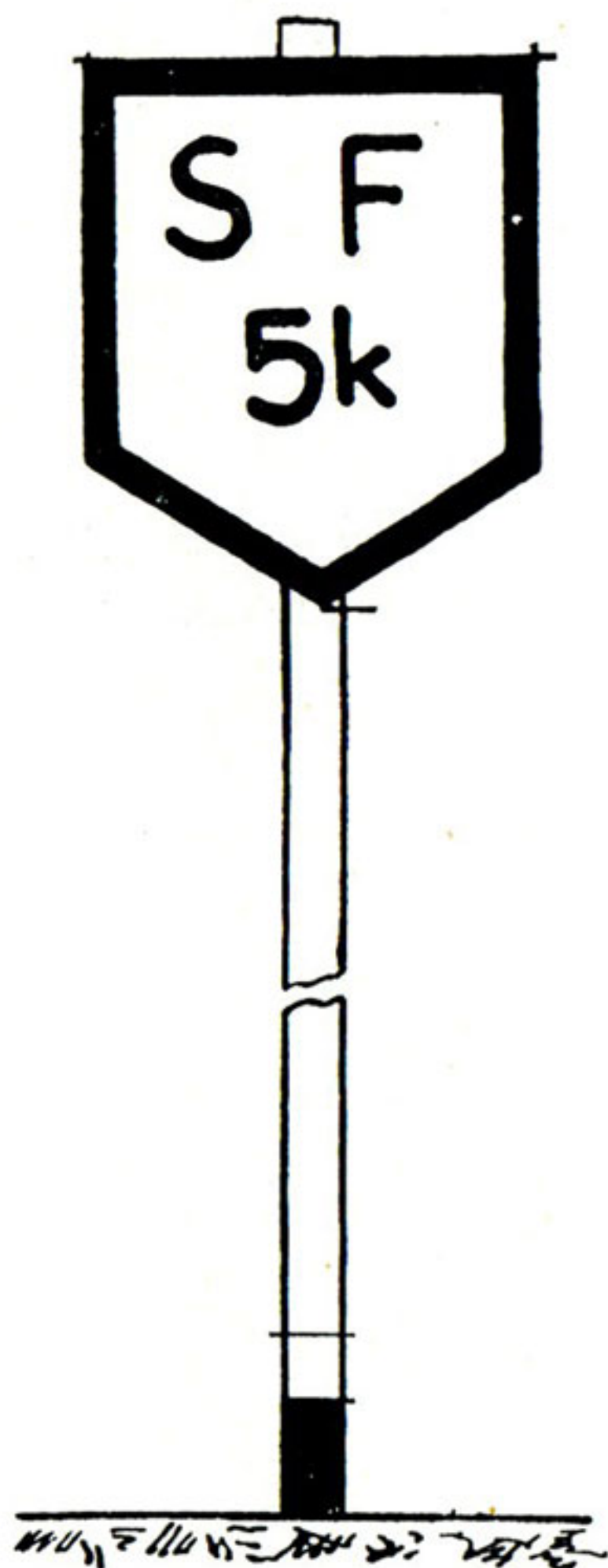


Fig. 39.

C. — SIGNIFICATION.

ART. 523. — Ce signal de réduction de vitesse indique l'approche d'un passage à niveau non gardé.

Il impose l'actionnement du sifflet ou du klaxon par coups allongés et répétés pendant toute la durée du parcours à 5 km/h.

D. — REPRESENTATION CONVENTIONNELLE.

ART. 524. — La représentation conventionnelle de ce signal est donnée par la fig. 40 ci-dessous.



Fig. 40.

E. — EMPLACEMENT.

ART. 525. — Ce signal de réduction de vitesse est placé à 50 m. en amont du passage à niveau.

Le panneau n'est pas placé normalement à la voie, mais légèrement en oblique, afin d'obtenir une bonne visibilité (fig. 41).

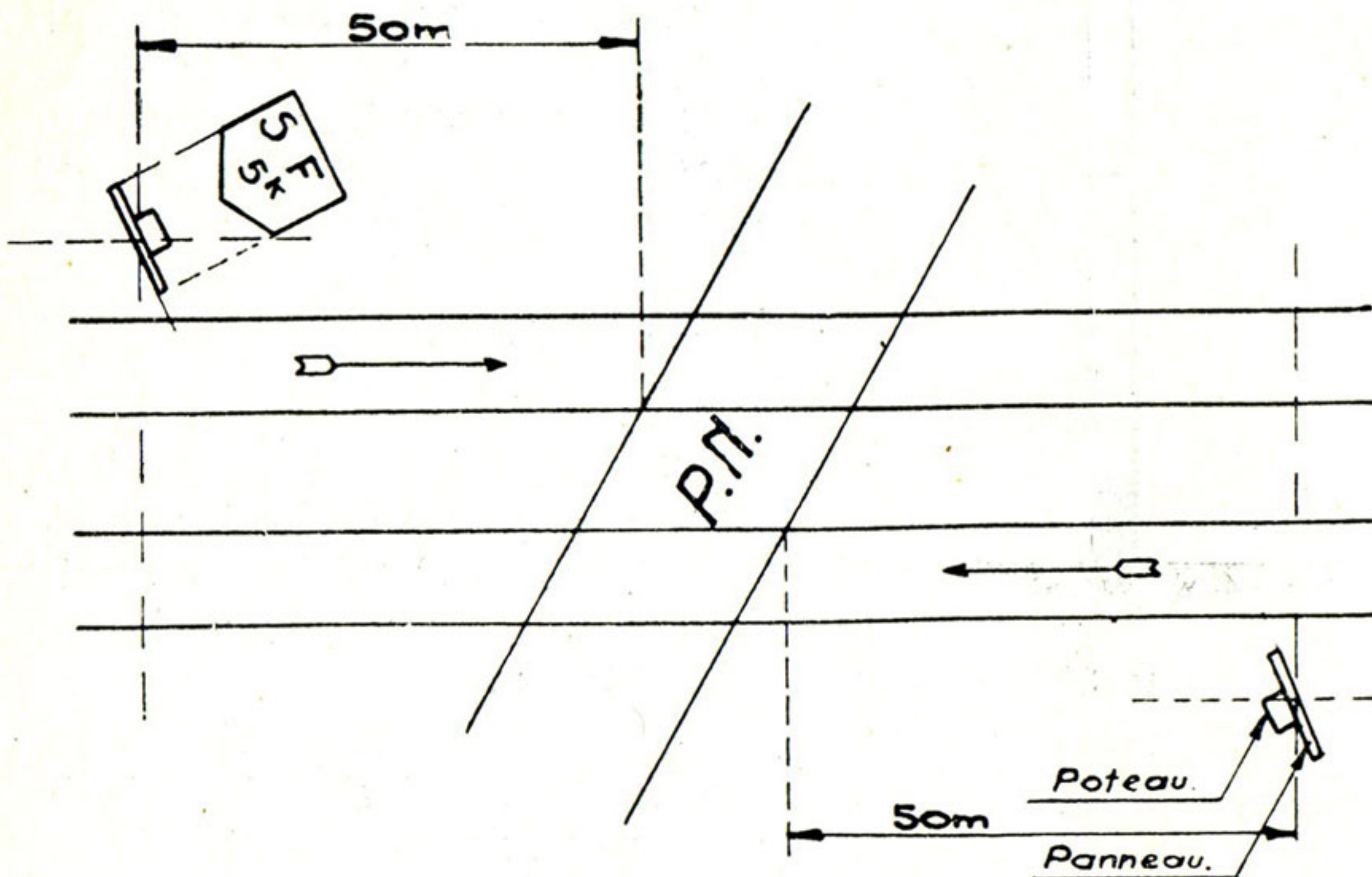


Fig. 41.

CHAPITRE VI.

SIGNAUX SPECIAUX PERMANENTS DE VITESSE.

ART. 526. — On distingue dans cette catégorie de signaux :

a) les signaux spéciaux permanents de vitesse maximum autorisée pour certains véhicules (automotrices, autorails) ;

b) les signaux spéciaux permanents de réduction de vitesse imposée à certains véhicules-moteurs.

A. — SIGNAL SPECIAL PERMANENT INDIQUANT LA VITESSE MAXIMUM AUTORISEE SUR LA LIGNE POUR CERTAINS VEHICULES-MOTEURS.

ART. 527. — **Forme** (fig. 42).



Fig. 42.

Le signal a la forme d'un triangle de vitesse du type normal, prolongé vers le bas par un rectangle.

Le triangle est vert et porte, en chiffres blancs, bordés de noir et entourés d'un cercle blanc, l'indication de la vitesse maximum autorisée pour ces véhicules, exprimée en dizaines de km/h.

Le rectangle est blanc et porte, en noir, l'identification des véhicules-moteurs auxquels le triangle s'adresse.

La nuit, le panneau est éclairé par réflexion sauf sur les lignes locales.

ART. 528. — Signification.

Le panneau donne la vitesse maximum autorisée à l'endroit même de son implantation pour les véhicules-moteurs indiqués sur le rectangle.

ART. 529. — Représentation conventionnelle.

La représentation conventionnelle à adopter pour les plans schématiques de signalisation (P.S.S.) est donnée à la fig. 43.



Fig. 43.

ART. 530. — Emplacement.

Ce triangle est implanté à l'endroit même où la vitesse indiquée peut être atteinte.

B. — SIGNAL SPECIAL PERMANENT DE REDUCTION DE VITESSE INDIQUANT LA VITESSE QUE CERTAINS VEHICULES-MOTEURS NE PEUVENT DEPASSER.

ART. 531. — Forme (fig. 44).

Le signal a la forme d'un triangle de réduction de vitesse du type normal, prolongé vers le haut par un rectangle.

Le triangle est jaune et porte en chiffres noirs, entourés d'un cercle noir, l'indication de la vitesse réduite, exprimée en dizaines de km/h, qui est imposée à certains véhicules-moteurs.



Fig. 44.

Le rectangle est blanc et porte, en noir, l'identification des véhicules-moteurs auxquels le triangle s'adresse.

La nuit, le panneau est éclairé par réflexion sauf sur les lignes locales.

ART. 532. — Signification.

Le panneau annonce une zone de réduction de vitesse dans laquelle la vitesse réduite imposée doit être respectée par les véhicules-moteurs indiqués sur le rectangle.

ART. 533. — Représentation conventionnelle.

La représentation conventionnelle est donnée par une des figures ci-dessous, suivant le type de véhicules-moteurs qui doivent respecter la vitesse réduite imposée (fig. 45 et 46).

Cette représentation doit figurer aux plans schématiques de signalisation (P.S.S.).

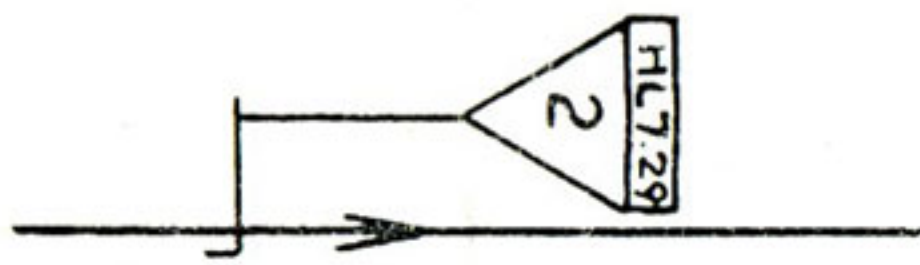


Fig. 45.

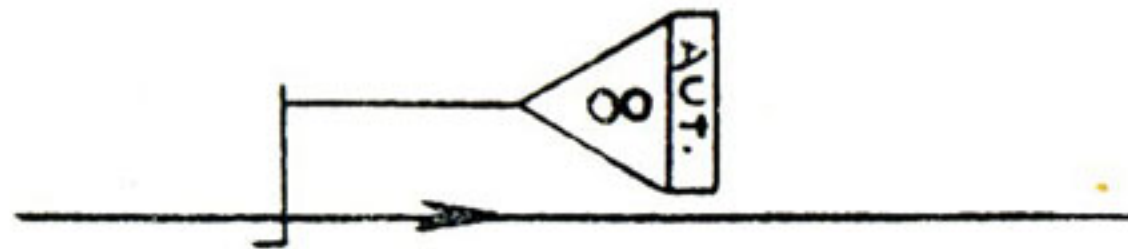


Fig. 46.

ART. 534. — Emplacement.

Le signal spécial permanent de réduction de vitesse est placé en amont du point où la réduction de vitesse à observer doit être effectivement réalisée en respectant les mêmes règles que celles imposées pour les autres signaux permanents de réduction de vitesse (art. 509).

C. — CAS D'APPLICATION.

ART. 535. — La vitesse maximum autorisée sur une ligne pour les trains ordinaires peut être dépassée par les autorails et automotrices rapides (fig. 47).

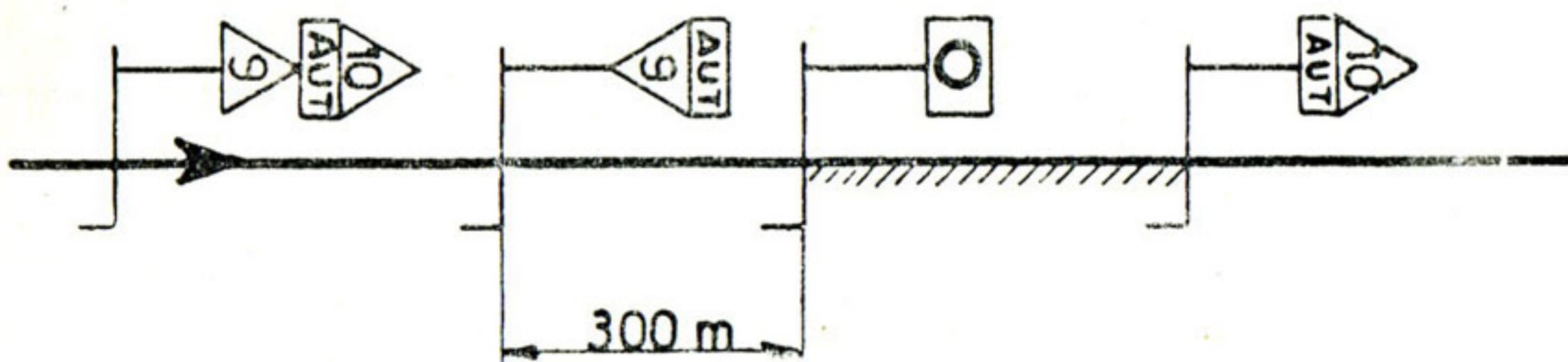


Fig. 47.

Le premier signal de vitesse rencontré par les trains indique que la vitesse maximum de la ligne pour tous les trains autres que les automotrices ou autorails est de 90 km/h, tandis que pour ces derniers véhicules, la vitesse maximum est portée à 100 km/h.

Le deuxième signal de vitesse indique l'approche d'une zone de ralentissement dans laquelle les autorails ou automotrices ne peuvent circuler qu'à une vitesse limitée à 90 km/h.

Le troisième signal de vitesse indique la fin de la zone de ralentissement pour les autorails et automotrices.

ART. 536. — Une zone ordinaire de réduction de vitesse précède une zone spéciale de réduction de vitesse (fig. 48).

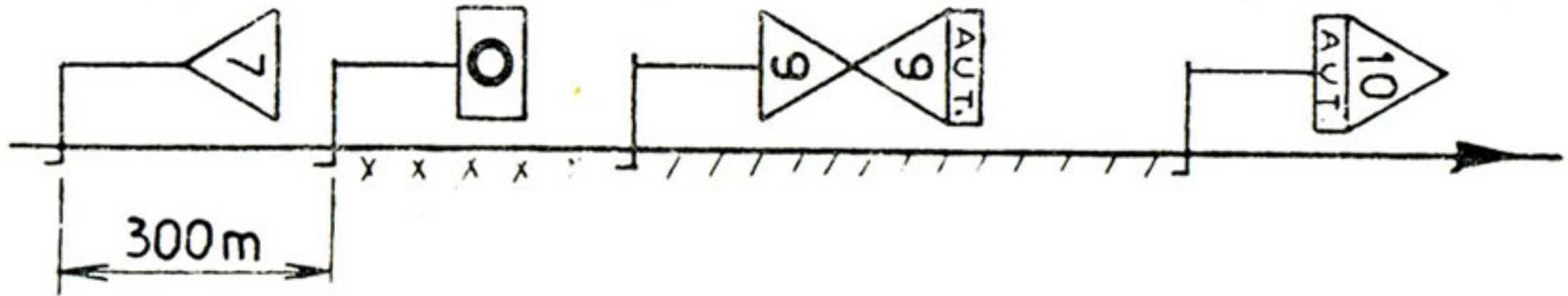


Fig. 48.

Le premier signal de réduction de vitesse est à observer par **tous** les trains.

Le deuxième signal de vitesse implique une reprise de vitesse pour tous les trains à l'exception des automotrices ou autorails qui doivent respecter les indications données par le triangle supérieur.

Le troisième signal de vitesse se rapporte seulement aux automotrices et autorails rapides, il indique la fin de la zone de réduction de vitesse pour ces véhicules.

ART. 537. — **Remarque.**

Lorsque sur une ligne, la vitesse maximum autorisée est la même pour **tous** les trains, les signaux ordinaires de vitesse maximum placés sur cette ligne doivent être respectés par **tous** les trains. Les signaux spéciaux de vitesse ne sont donc pas d'application dans ce cas.

ART. 538. — Une zone spéciale de réduction de vitesse doit être observée par certains types de locomotives (types 7 et 29 par exemple) (fig. 49).

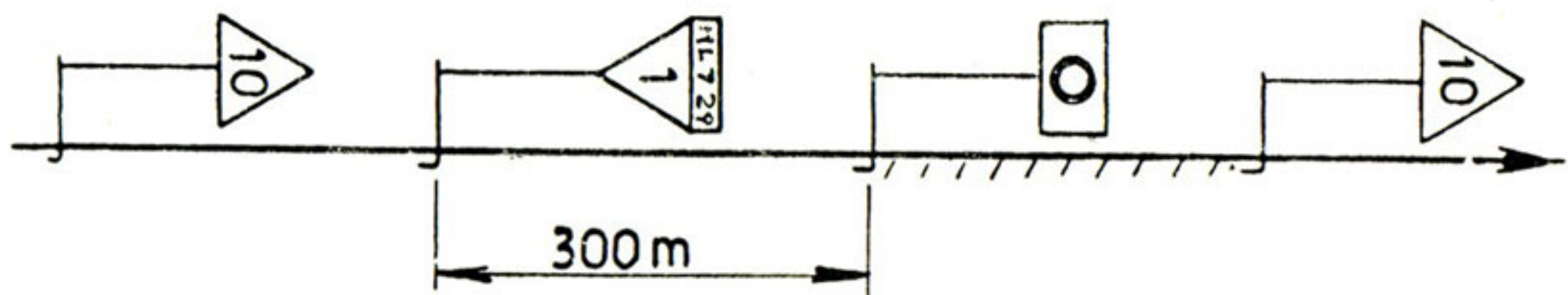


Fig. 49.

Le signal spécial de réduction de vitesse indique que la zone de réduction de vitesse ne peut être parcourue qu'à la vitesse de 10 km/h par les trains remorqués par des locomotives d'un des types 7 ou 29.

ART. 539. — Une zone spéciale de réduction de vitesse est intercalée dans une zone de ralentissement ordinaire (fig. 50).

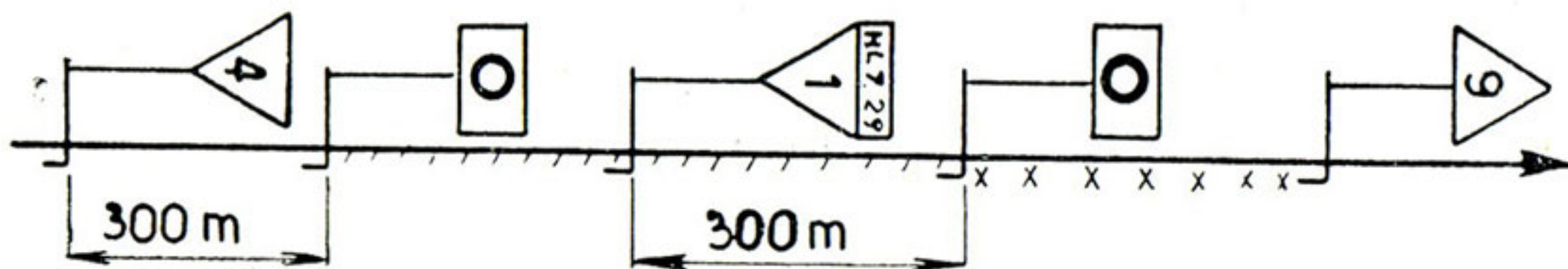


Fig. 50.

Le premier signal de réduction de vitesse est à observer par **tous** les trains.

Le deuxième signal de réduction de vitesse ne doit être observé que par les trains remorqués par des locomotives d'un des types 7 ou 29.

Le troisième signal de reprise de vitesse peut être observé par **tous** les trains.

Remarque : Si la vitesse réduite dans la zone ordinaire de réduction de vitesse est égale ou inférieure à 40 km/h, le deuxième triangle de réduction de vitesse est placé à l'origine même de la zone spéciale de réduction de vitesse (fig. 51).

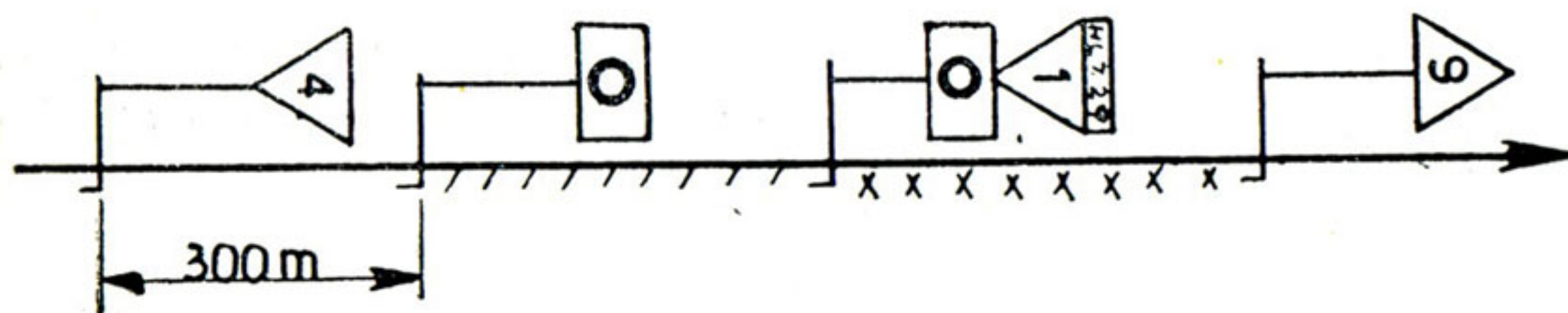


Fig. 51.

CHAPITRE VII.

SIGNAUX DE VITESSE PERMANENTS OU TEMPORAIRES PLACES A DROITE DE LA VOIE.

ART. 540. — Si dans le cas de deux lignes parallèles, des signaux de vitesse permanents ou temporaires doivent être placés dans l'entrevoie commune aux deux lignes, les signaux se trouvant à droite de la voie à laquelle ils s'adressent, sont munis d'une flèche noire sur fond blanc inclinée vers la voie à laquelle ces signaux se rapportent (fig. 52).

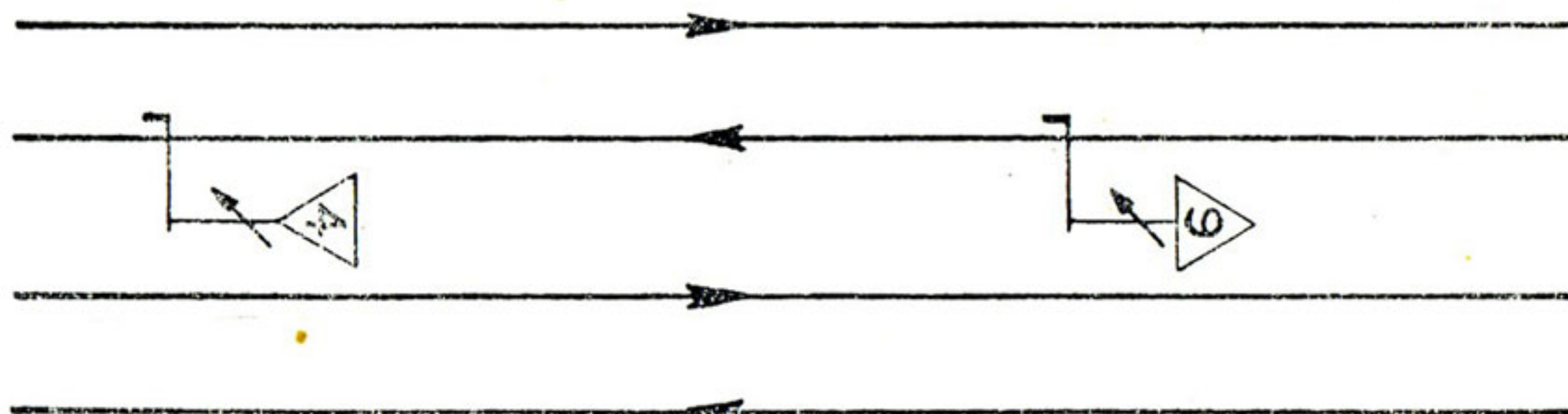


Fig. 52.

Imprimerie de la S. N. C. B.
Dirigeant : R. LATAIRE
21, rue de Louvain, 21
— B R U X E L L E S —
- 43621-1-54 (11.300) -