SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES
Direction de la Voie
DIVISION 32-4

Bruxelles, le 6 mai 1957.

32-42

Plan annexé.

AVIS N° 7 V.

Distribution :

3* — 9, 10.	**300 — 2, 3, 10.**
31, 34, 36 — 1, 2, 3, 9, 10.	**310 — 2, 3.**

RECTIFICATION DES COURBES PAR LA METHODE DES FLECHES. — REDACTION DU DIAGRAMME DES FLECHES.

Suite à l'Avis n° 20 V du 12 novembre 1954.

Le plan annexé représente un modèle à suivre dans la rédaction du diagramme des flèches d'une courbe.

Veuillez remarquer que :

1. L'en-tête a été standardisé.

2. Le diagramme des flèches est un plan d'abornement; par conséquent il doit répondre aux prescriptions des articles 59 et 63 du R.G.V. fascicule III, 1re partie : le profil en long de la ligne doit y être représenté et les cotes de niveau des têtes des piquets sont à inscrire sur la ligne prévue au plan (système D.N.G.).

3. La représentation schématique des installations doit être complète et tous les points intéressants doivent être repérés par rapport aux piquets d'abornement (par ex. l'axe des P.N., P.S. et P.I., les quais à voyageurs, les appareils de voie, les bornes kilométriques).

4. Le croquis de la courbe indique la position des raccords paraboliques et des arcs circulaires : il représente l'allure vraie de la courbe en plan. Toutefois il ne doit pas nécessairement être dessiné à l'échelle.

Ⓑ — 48479.4.57 (520).

5. Lorsque la largeur de l'entre-voie dépasse 2 mètres ou est variable, chaque voie est abornée séparément comme dans le cas d'une simple voie, c'est-à-dire que l'abornement est implanté pour chaque voie, à un mètre de la file de rails située du côté opposé au centre de la courbe (art. 57).

Le plan représente un diagramme des flèches séparé pour chacun des deux abornements. Dans le schéma des installations, la voie pour laquelle le diagramme des flèches n'est pas valable est représentée en traits interrompus.

6. Dans chaque alignement droit deux points sont à repérer par rapport à des points fixes proches, p. ex. des poteaux de caténaires. Dans le modèle joint on a choisi les points — 3, 0 et 1 de l'alignement tangent vers Bruxelles, les points 17 et 18 à l'inflexion, les points 41, 42 et 44 de l'alignement tangent vers FGHJ.

Vers le milieu de chaque courbe on doit également déterminer la position d'au moins un point par rapport aux installations fixes, tels que les points 8 et 9 de la courbe n° 42 et les points 28 et 29 de chacune des courbes n° 43A et 43B.

7. A proximité des quais, dans certains appareils et dans d'autres cas particuliers il arrive que l'abornement ne puisse être maintenu du même côté de la voie. Dans ces cas il est continué de l'autre côté, moyennant un recouvrement de deux piquets au moins. Les piquets doubles doivent évidemment se trouver exactement à 3,507 m d'axe en axe des clous-repères.

Ces particularités d'abornement doivent être représentées sur le schéma des installations et sur le croquis de la courbe.

Le Directeur de la Voie,

CLAREMBAUX.

(B) GROUPE DE CHARLEROI

3e ARRONDISSEMENT (TAMINES)

FORMAT A5
125 PLANS SONT A PLIER SUR FORMAT A4.

LIGNE (N°)

COURBES Nos 42 ET 43 du KM 79.800 au KM 80.300

entre les gares de **ABCDE** et **FGHJ**

DOUBLE VOIE — ENTREVOIE VARIABLE — DOUBLE ABORNEMENT

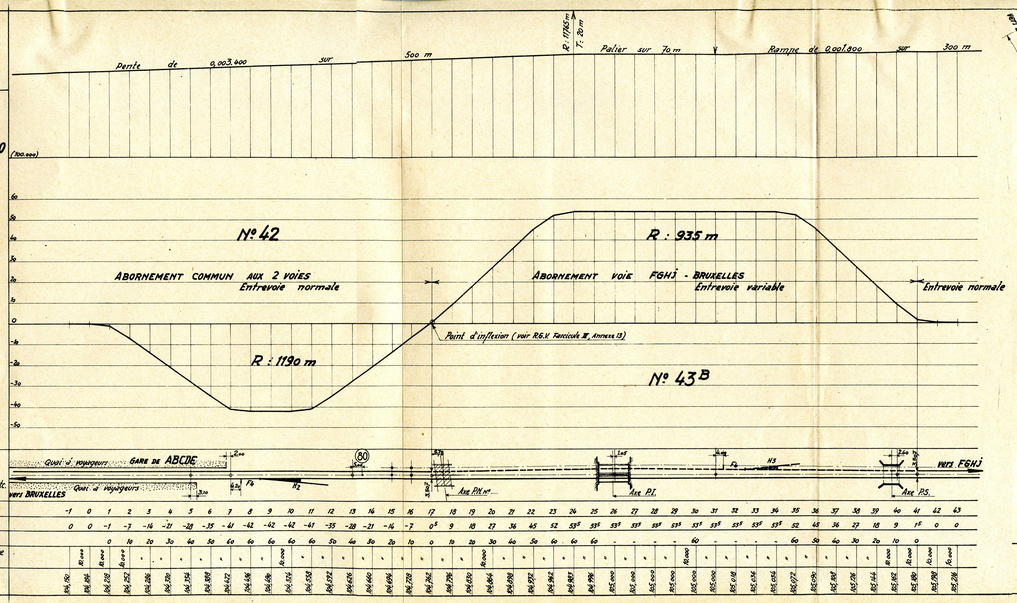
VITESSE { DE LA LIGNE : 120 KM/H
DANS LA COURBE : 90 KM/H

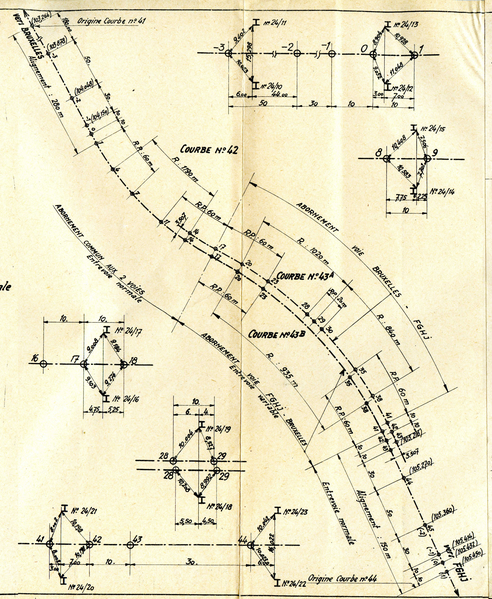
Poste du contremaître de la Voie n° 23.26 à TAMINES
Le relevé des flèches a été effectué sur piquets le 15/12/1956

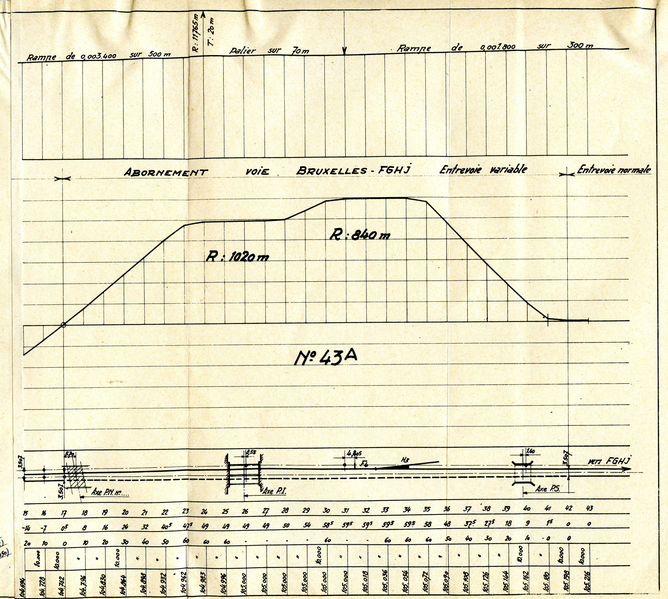
REPÈRE DE NIVEAU : 105.302 D.I.N.G. 1 loge des Pioceurs à FGHJ.

Transmis	Date	Visa

Schéma des installations P.I., P.S., P.M., Quais, KM, etc.
N° des piquets
Flèches
Surhaussements
Distances exactes entre les points d'abornement
Cotes de niveau







N° 001 V.32.43