

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

DIRECTION DE L'ELECTRICITE ET DE LA SIGNALISATION

REGLEMENT GENERAL

DE LA

SIGNALISATION

(RGS)

**Fascicule II – BLOCK-SYSTEM ET
BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION**

Titre II

**BLOCK PAR TELEPHONE
SUR LIGNES A DOUBLE VOIE.**

1978

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

DIRECTION DE L'ELECTRICITE ET DE LA SIGNALISATION

REGLEMENT GENERAL

DE LA

SIGNALISATION

(RGS)

**Fascicule II – BLOCK-SYSTEM ET
BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION**

Titre II

BLOCK PAR TELEPHONE
SUR LIGNES A DOUBLE VOIE.

1978

TABLEAU DES SUPPLEMENTS PUBLIES

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

RGS
FASCICULE II
BLOCK—SYSTEM ET BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION

TITRE II
BLOCK PAR TELEPHONE SUR LIGNES A DOUBLE VOIE

Sommaire

CHAPITRE I

Prescriptions générales

	Pages
A. Deux postes de block limitant une ligne (art. 1 à 10)	5
B. Poste intermédiaire (art. 11 à 13)	9

CHAPITRE II

Opérations particulières

A. Poste de bifurcation (art. 14 et 15)	13
B. Garage direct (art. 16)	14
C. Petit mouvement d'un train dans la gare (art. 17)	14
D. Circulation dans les deux sens de marche sur une des voies spécialisées d'une ligne à double voie (art. 18 à 22)	15
E. Circulation des parcours locaux (art. 23 à 29)	25
F. Mise hors service temporaire d'un block intermédiaire (art. 30)	30
G. Remise en service d'un block intermédiaire (art. 31 et 32)	31

RGS - Fascicule II

TITRE II

BLOCK PAR TELEPHONE SUR LIGNES A DOUBLE VOIE

CHAPITRE I

Prescriptions générales

A. DEUX POSTES DE BLOCK LIMITANT UNE LIGNE

1. REALISATION DES PRESCRIPTIONS GENERALES.

1.1. 1^e prescription.

Considérons deux postes de block voisins (fig. 1) et supposons qu'ils sont respectivement poste de tête et poste d'extrémité d'une ligne MN.

La protection des trains circulant voie A est obtenue de la façon suivante :

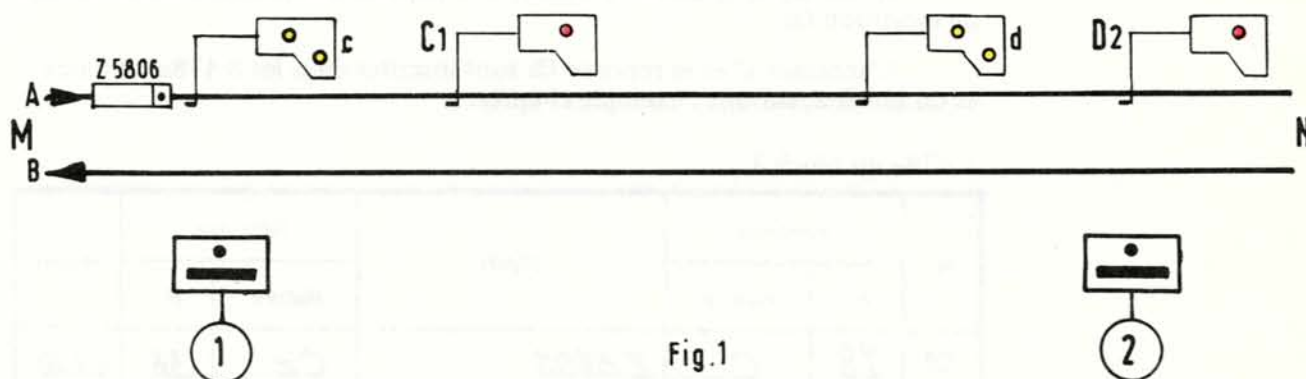


Fig.1

En vue d'admettre le train Z 5806 dans la section C1 - D2, le desservant du block 1 doit demander à son collègue du block 2, le déblocage pour permettre au conducteur du train de franchir le signal C1.

A cet effet, il lance, au moment prévu, l'annonce A.

2.1.2. 2^e prescription.

Si la section C1 - D2 est libre, le desservant du block 2 peut accorder le déblocage demandé en répondant B.

Ce déblocage est valable uniquement pour le train Z 5806 et le block 1 peut ouvrir le signal de block C1 pour ce train.

L'annonce A et sa réponse B sont inscrites dans les S 478a du block 1 et du block 2, suivant l'exemple ci-après.

S 478a du block 1.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
71	71	A	Z 5806	B	81	13.08

2 (suite)

S 478a du block 2.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
81	71	A	Z 5806	B	81	13.08

3

1.3. 3^e prescription.

Le signal de block C₁ doit être refermé immédiatement après l'entrée du train Z 5806, complet, dans la section.

4

1.4. 4^e prescription.

Au moment prescrit, le block 1 avertit le block 2 de l'entrée du train dans la section.

A cet effet, il lance l'annonce C à laquelle le block 2 donne l'accusé de réception Cz.

L'annonce C et sa réponse Cz sont inscrites dans les S 478a du block 1 et du block 2, suivant l'exemple ci-après:

S 478a du block 1.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
89	89	C	Z 5806	Cz	37	13.12

S 478a du block 2.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
37	89	C	Z 5806	Cz	37	13.12

5

1.5. 5^e prescription.

Lorsque le train Z 5806 a libéré la section, ce qui implique qu'il a franchi complet le signal D2 et que le contrôle de fermeture de ce signal et de son avertisseur est obtenu, le desservant du block 2 doit en avertir son collègue du block 1 par l'annonce D.

Le block 1 accuse réception de cette annonce en répondant Dz.

L'annonce D et sa réponse Dz sont inscrites dans les S 478a du block 1 et du block 2 suivant l'exemple ci-après:

5 (suite)

S 478a du block 1.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
61	15	D	Z 5806	Dz	61	13.18

S 478a du block 2.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
15	15	D	Z 5806	Dz	61	13.18

6

1.6. 6° prescription.

Le signal de block C1 doit être maintenu fermé; il ne peut être ouvert pour un train suivant que si à la demande du block 1, le block 2 accorde le déblocage.

Ce déblocage, accordé pour un train déterminé ne peut donc être utilisé qu'une fois et pour ce seul train (Z 5806 dans le cas de notre exemple).

7

1.7. 7° prescription.

Le block 1 ne peut pas demander un nouveau déblocage (annonce A) avant d'avoir reçu du block 2 l'annonce D relative au train Z 5806.

8

1.8. Application des prescriptions pour la voie B.

Ces prescriptions sont appliquées de la même façon pour les circulations sur la voie B étant bien entendu que dans ce cas, le sens de circulation est inversé. Par conséquent, c'est le block 2 qui demandera le déblocage au block 1 et donnera l'annonce d'entrée dans la section, tandis que le block 1 donnera au block 2, l'annonce de sortie de la section.

Les annonces seront inscrites, dans chaque poste, dans un S 478b.

9

2. TENUE DES CARNETS DE BLOCK.

Si nous regroupons les annonces qui ont été échangées, nous voyons que les S 478 ont été tenus de la façon suivante pour la circulation du Z 5806:

S 478a du block 1.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
71	71	A	Z 5806	B	81	13.08
89	89	C	Z 5806	Cz	37	13.12
61	15	D	Z 5806	Dz	61	13.18

9 (suite)

S 478a du block 2.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
81	71	A	Z 5806	B	81	13.08
37	79	C	Z 5806	Cz	37	13.12
15	15	D	Z 5806	Dz	61	13.18

10

3. TABLEAU SYNOPTIQUE DES OPERATIONS A EFFECTUER.

N°	Block 1	Block 2
1	Vérification du S 478 (D du train précédent)	
2	A Z 5806	Vérification du S 478
3		B Z 5806
4	Ouverture du signal C 1	
5	Train entré en section	
6	Fermeture du signal C 1	
7	C Z 5806	
8		Cz Z 5806
9		Ouverture du signal D 2
10		Train sorti au complet de la section.
11		Fermeture du signal D 2
12		D Z 5806
13	Dz Z 5806	
14	Maintien du signal C 1 fermé	

B. POSTE INTERMEDIAIRE.

11 1. REALISATION DES PRESCRIPTIONS GENERALES.

Considérons les 3 postes de block de la fig. 2 sur laquelle ne figurent pas les avertisseurs, pour la clarté du dessin :

- le block 1 est poste de tête pour la voie A et d'extrémité pour la voie B; il manœuvre le signal de block C₁.
- le block 3 est poste d'extrémité pour la voie A et poste de tête pour la voie B; il manœuvre le signal de fin de block E₃.
- le block 2 est poste intermédiaire pour les 2 voies: il manœuvre le signal de block D₂.

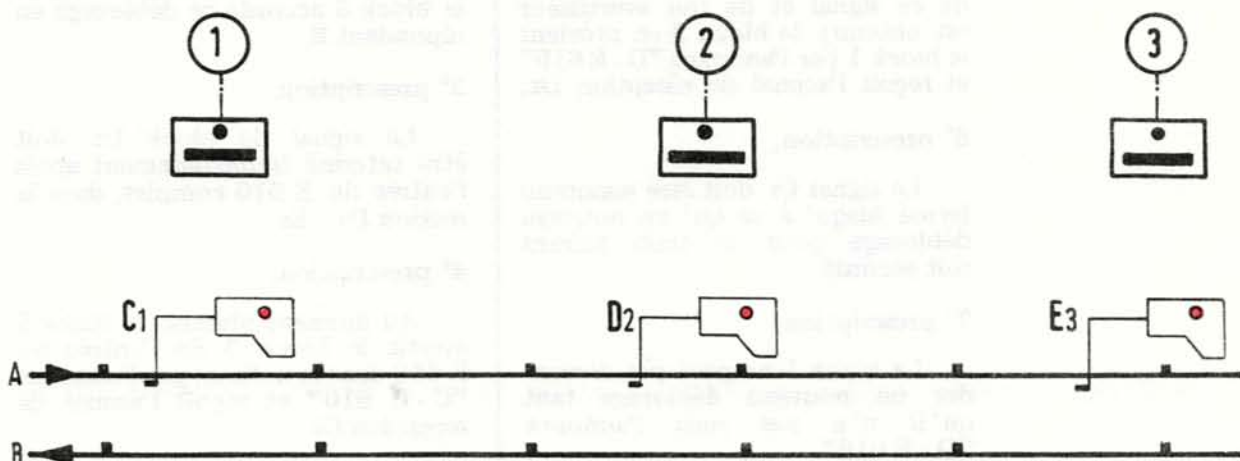


Fig. 2

La protection du train E 610, qui doit circuler voie A, est réalisée de la façon suivante:

Entre block 1 et block 2.	Entre block 2 et block 3.
<p>1^{ère} prescription.</p> <p>Pour autoriser le conducteur du train E 610 à franchir le signal de block C₁, le block 1 doit demander le déblocage au block 2 par l'annonce "A - E 610".</p> <p>2^e prescription.</p> <p>Si la section C₁ - D₂ est libre, le block 2 accorde ce déblocage en répondant B.</p> <p>3^e prescription.</p> <p>Le signal de block C₁ doit être refermé immédiatement après l'entrée du E 610 complet dans la section C₁ - D₂.</p>	

11 (suite)

4^e prescription.

Au moment prescrit, le block 1 annonce au block 2 l'entrée du train dans la section par l'annonce "C - E 610" et reçoit l'accusé de réception Cz.

5^e prescription.

Lorsque le train E 610 a libéré la section C₁ - D₂ (ce qui implique qu'il a franchi complet le signal D₂ et que le contrôle de fermeture de ce signal et de son avertisseur est obtenu), le block 2 en prévient le block 1 par l'annonce "D - E 610" et reçoit l'accusé de réception Dz.

6^e prescription.

Le signal C₁ doit être maintenu fermé jusqu'à ce qu'un nouveau déblocage pour un train suivant soit accordé.

7^e prescription.

Le block 1 ne peut pas demander un nouveau déblocage tant qu'il n'a pas reçu l'annonce "D - E 610".

Est prévenu par l'annonce C de l'arrivée imminente du train E 610.

1^{ère} prescription.

Pour autoriser le conducteur du E 610 à franchir le signal D₂, le block 2 doit demander le déblocage au block 3, par l'annonce "A - E 610".

2^e prescription.

Si la section D₂ - E₃ est libre, le block 3 accorde ce déblocage en répondant B.

3^e prescription.

Le signal de block D₂ doit être refermé immédiatement après l'entrée du E 610 complet, dans la section D₂ - E₃.

4^e prescription.

Au moment prescrit, le block 2 avertit le block 3 de l'entrée du E 610 dans la section, par l'annonce "C - E 610" et reçoit l'accusé de réception Cz.

5^e prescription.

Quand le E 610 a libéré la section D₂ - E₃ (ce qui implique qu'il a franchi complet le signal E₃ et que le contrôle de fermeture de ce signal et de son avertisseur est obtenu), le block 3 en prévient le block 2 par l'annonce "D - E 610" et reçoit l'accusé de réception Dz.

6^e prescription.

Le signal D₂ doit être maintenu fermé jusqu'à ce qu'un nouveau déblocage pour un train suivant soit accordé.

7^e prescription.

Le block 2 ne peut pas demander un nouveau déblocage tant qu'il n'a pas reçu l'annonce "D - E 610".

12

2. TENUE DES CARNETS DE BLOCK.

Les carnets de block des 3 postes de block sont tenus de la façon suivante, pour le passage du train E 610.

S 478a du block 1.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
21	21	A	E 610	B	87	10.05
1	1	C	E 610	Cz	75	10.10
27	43	D	E 610	Dz	27	10.19

S 478a du block 2.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
87	21	A	E 610	B	87	10.05
75	1	C	E 610	Cz	75	10.10
69	69	A	E 610	B	39	10.11
51	51	C	E 610	Cz	55	10.18
43	43	D	E 610	Dz	27	10.19
33	31	D	E 610	Dz	33	10.26

S 478a du block 3.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
39	69	A	E 610	B	39	10.11
55	51	C	E 610	Cz	55	10.18
31	31	D	E 610	Dz	33	10.26

3. TABLEAU SYNOPTIQUE DES OPERATIONS A EFFECTUER.

N°	Block 1	Block 2	Block 3
1	Vérification du S 478 (D du train précédent)		
2	A - E 610 →	Vérification du S 478	
3	←	B - E 610	
4	Ouverture du signal C1		
5	Train entré en section		
6	Fermeture du signal C1		
7	C - E 610 →		
8	←	Cz - E 610	
9		A - E 610 →	Vérification du S 478
10		←	B - E 610
11		Ouverture du signal D2.	
12		Train sorti complet, de la section d'amont et entré dans la section d'aval.	
13		Fermeture du signal D2.	
14		C - E 610 →	
15		←	Cz - E 610
16	←	D - E 610	
17	Dz - E 610 →		
18	Maintien du signal C1 fermé.		
19			Ouverture du signal E3.
20			Train sorti complet, de la section.
21			Fermeture du signal E3.
22		←	D - E 610
23		Dz - E 610 →	
24		Maintien du signal D2 fermé.	

CHAPITRE II

OPERATIONS PARTICULIERES

A. POSTE DE BIFURCATION.

14

1. UNE DES LIGNES DIVERGENTES DE LA BIFURCATION N'EST PAS EXPLOITEE AU BLOCK-SYSTEM.

Le poste de block de la bifurcation est :

- poste intermédiaire pour les trains circulant du tronc commun vers la ligne exploitée au block-system;
- poste intermédiaire pour les trains circulant de la ligne exploitée au block-system vers le tronc commun;
- poste d'extrémité pour les trains circulant du tronc commun vers la ligne non exploitée au block-system;
- poste de tête pour les trains circulant de la ligne non exploitée au block-system vers le tronc commun.

15

2. LES LIGNES DIVERGENTES DE LA BIFURCATION SONT TOUTES EXPLOITEES AU BLOCK-SYSTEM (fig. 3).

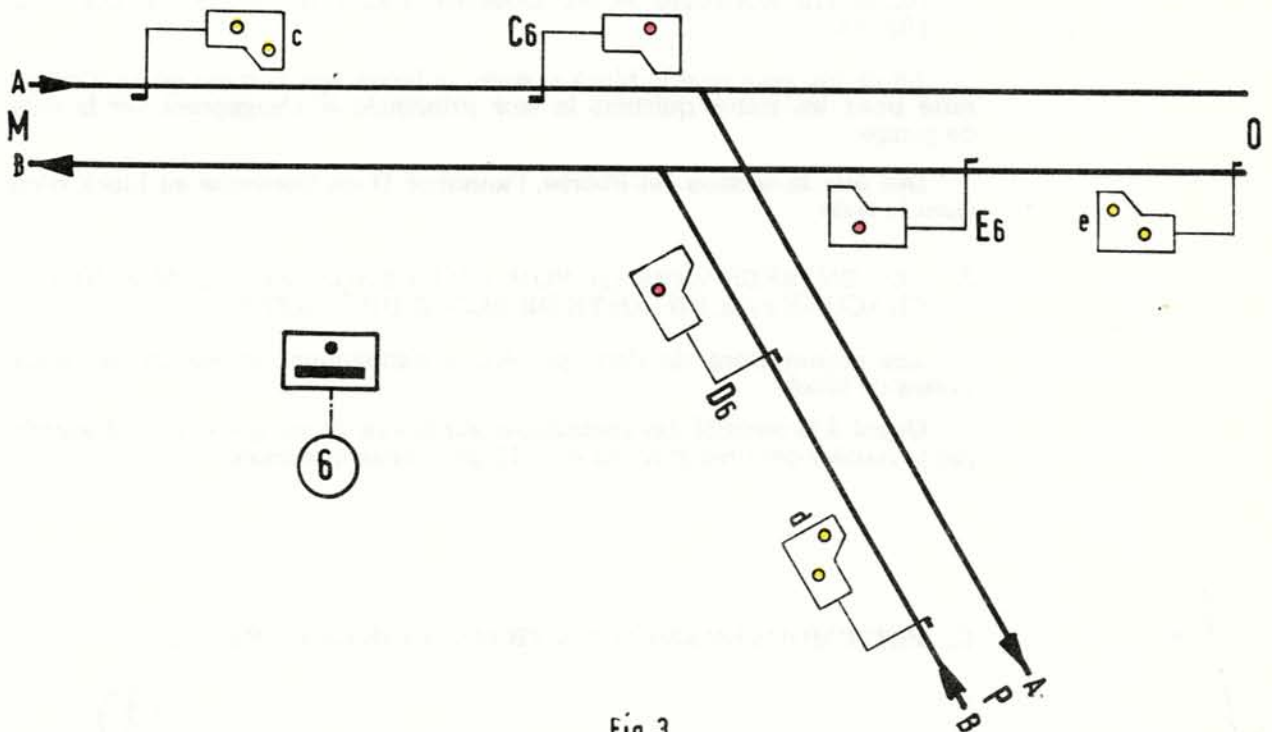


Fig.3

Le poste de la bifurcation est :

- poste intermédiaire pour les trains circulant de M vers O;
- poste intermédiaire pour les trains circulant de O vers M;
- poste d'extrémité (tronçon M - bifurcation) et poste de tête (tronçon bifurcation - P) pour les trains circulant de M vers P;
- poste d'extrémité (tronçon P - bifurcation) et poste de tête (tronçon bifurcation - M) pour les trains circulant de P vers M.

16 B. GARAGE DIRECT.

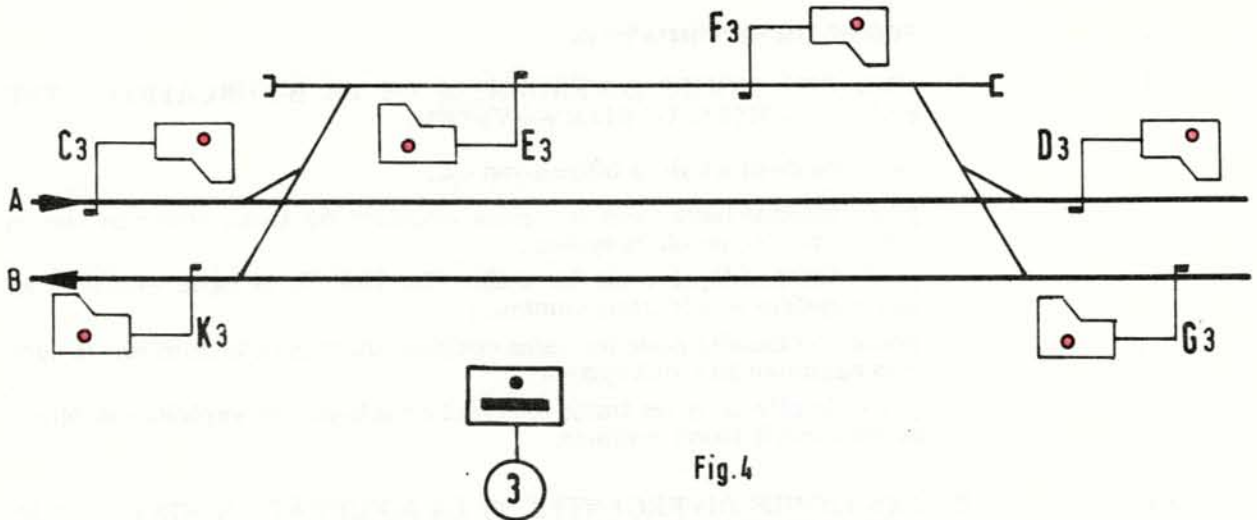


Fig. 4

1. LES ENTREES VERS LA VOIE DE GARAGE, DANS LES DEUX SENS DE MARCHE SONT COMMANDEES D'UN POSTE UNIQUE (fig. 4).

En ce qui concerne le block-system, le block agit comme poste d'extrémité pour les trains quittant la voie principale et s'engageant sur la voie de garage.

Dès que la section est libérée, l'annonce D est transmise au block d'où vient le train.

2. LES ENTREES VERS LA VOIE DE GARAGE SONT COMMANDEES CHACUNE PAR UN POSTE DE BLOCK DIFFERENT.

Les prescriptions de l'art. précédent s'appliquent à chacun des deux postes de block.

Quant à la sécurité des circulations sur la voie de garage, elle y est assurée par le respect des prescriptions de l'IL des postes intéressés.

17 C. PETIT MOUVEMENT D' UN TRAIN DANS LA GARE (fig. 5).

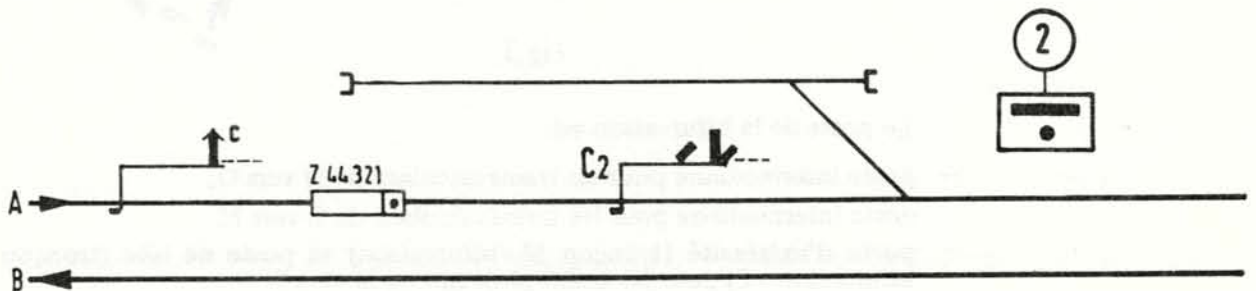


Fig. 5

17 (suite)

1. Si le block 2 doit faire manœuvrer le train Z 44321 :
 - a) il donne le déblocage pour ce train au block 1 qui le lui demande, mais s'abstient de le demander au block 3;
 - b) au moment prévu à l'IL, il ouvre le signal C₂² à condition que les points dangereux protégés par le signal puissent être franchis;
 - c) il assure la protection du train entré en gare :
 - en s'abstenant de transmettre l'annonce D au block 1;
 - en refermant, s'il existe, le signal de couverture de la gare;
 - en maintenant débloqué le transmetteur d'autorisation réalisant la couverture lorsque celle-ci est assurée par le block précédent;
 - d) il referme le signal C₂² et remet les appareils de voie en position normale dès que le petit mouvement est terminé; dans le cas où l'ouverture de ce signal est subordonnée au verrouillage d'un PN préalablement fermé, une dérogation à ce principe peut être accordée, par la Direction ES, à la demande de l'IPX, et mention en sera faite à l'IL du poste.
2. A l'heure de départ du train qui a effectué des petits mouvements, le block 2 demande le déblocage, pour ce train, au block 3, puis ouvre le signal de block dès réception de l'annonce B.
3. Lorsque l'équipement du signal n'est pas conçu pour autoriser un petit mouvement, le franchissement du signal pour l'exécution d'un tel mouvement est subordonné à la délivrance d'un ordre S 422.

D. CIRCULATION DANS LES DEUX SENS DE MARCHÉ SUR UNE DES VOIES SPECIALISEES D'UNE LIGNE A DOUBLE VOIE.

18

1. APPLICATIONS.

Les dispositions du présent titre sont d'application en cas d'organisation du service à voie unique.

La circulation, sur un tronçon exploité à voie unique, de parcours locaux est soumise aux dispositions de la rubrique E du présent titre, les deux gares d'about étant considérées comme les deux gares voisines.

19

2. PRINCIPES.

- a) Les prescriptions générales du block-system à double voie sont d'application pour tout train circulant tant à contre-voie qu'à voie normale. Elles succèdent aux opérations de blocage du sens de circulation.
- b) Le carnet S 478 de la voie parcourue dans les deux sens de marche est utilisé. Toutes les annonces de block relatives aux circulations à voie normale et à contre-voie y sont annotées.
- c) Sur les tronçons non signalisés pour la contre-voie :
 - 1) Tous les blocks intermédiaires en service sont postes de block pour la circulation à contre-voie. Il ne peut être dérogé à cette règle que par PSS, dans le cas d'itinéraire enclenché de bout en bout, ou par ACA.
 - 2) En cas de circulation accidentelle à voie unique, le chef de gare expédiant un train à contre-voie remet au conducteur en même temps que le S 422, une fiche mentionnant :
 - le n° et la cumulée des blocks intermédiaires du tronçon;
 - si ces blocks sont en service ou hors service au moment où le document est délivré.

- 19 (suite)
- d) Sur les tronçons signalisés pour la contre-voie, seuls, les blocks intermédiaires pourvus de signaux fixes de contre-voie sont postes de block pour ce sens de circulation.
Les blocks intermédiaires en service qui ne sont pas postes de block pour la circulation à contre-voie interviennent néanmoins dans le cheminement des annonces de block. Ils conservent toutes leurs obligations tant au point de vue application du block-system qu'au point de vue relation avec les PN.
 - e) En cas de circulation à voie unique organisée avec modification du PSS, il est fait application du block-system sur ligne à voie unique.

20

3. SIGNAUX DE BLOCK.

3.1. Signaux fixes.

Les signaux se rapportant aux circulations à voie normale conservent leur caractère de block ou de fin de block.

Les signaux d'accès à la contre-voie et ceux des blocks intermédiaires qui s'adressent aux circulations à contre-voie sont signaux de block.

Le signal de reprise de la voie normale est signal de fin de block ou signal de block.

3.2. Signaux mobiles.

Les signaux qui, à défaut de signaux fixes, sont placés en gare devant les trains à expédier à contre-voie, ainsi que ceux des blocks intermédiaires s'adressant aux circulations à contre-voie sont signaux de block.

Le signal couvrant la gare d'about recevant les trains à contre-voie est signal de block ou de fin de block.

Tous ces signaux d'arrêt sont appuyés d'un pétard placé à leur hauteur. En cas d'ACA, le signal des blocks intermédiaires ainsi que le signal de reprise de la voie normale doivent être précédés d'une balise (RGS, fasc. I, tit. II).

21

4. MANŒUVRE DES SIGNAUX DE BLOCK.

4.1. Signaux fixes.

Ces signaux doivent être manœuvrés suivant les prescriptions du block-system.

Lorsqu'un signal ne donnant pas accès à la contre-voie doit être franchi par un train à expédier à contre-voie, il est délivré un ordre de franchissement (RGS, fasc. IV, titre II).

4.2. Signaux mobiles.

Les prescriptions du block-system sont d'application pour la présentation du signal de passage et la remise en place du signal d'arrêt. Cependant, s'il protège la gare d'about, le signal d'arrêt ne doit être remis en place que s'il n'y a pas inversion du sens de circulation.

Un signal d'arrêt placé devant un train qui doit être expédié à contre-voie est déplacé hors de la voie (pétard enlevé). Ce signal sera franchi à la faveur d'un ordre de franchissement (RGS, IV, II).

21 (suite)

Aux postes intermédiaires qui sont postes de block pour la circulation à contre-voie et ne sont pas équipés de signaux fixes de contre-voie, un signal doit être placé suivant les prescriptions de l'IL. Celle-ci tiendra compte des conditions locales.

Le signal d'arrêt des blocks intermédiaires et celui couvrant la sortie du tronçon sont remplacés respectivement :

- le premier, par un signal mobile de passage à vitesse normale;
- le second, par un signal mobile de passage à vitesse réduite.

Le maniement des signaux mobiles incombe :

- au chef de gare dans les gares d'about;
- au desservant dans les blocks intermédiaires.

22

5. EXEMPLES D'APPLICATION.

Aux exemples ci-après et pour une succession des trains voie B, la voie A étant obstruée (\times):

- le Z 2804 circule à voie normale;
- le Z 2803 et le Z 2807 à contre-voie;
- le Z 2810 à voie normale.

Par application des prescriptions du présent titre et de celles faisant l'objet du titre X, les annonces suivantes sont inscrites aux carnets S 478 des blocks 5, 6 et 7.

1° Tronçon non signalisé pour la contre-voie (fig. 6).

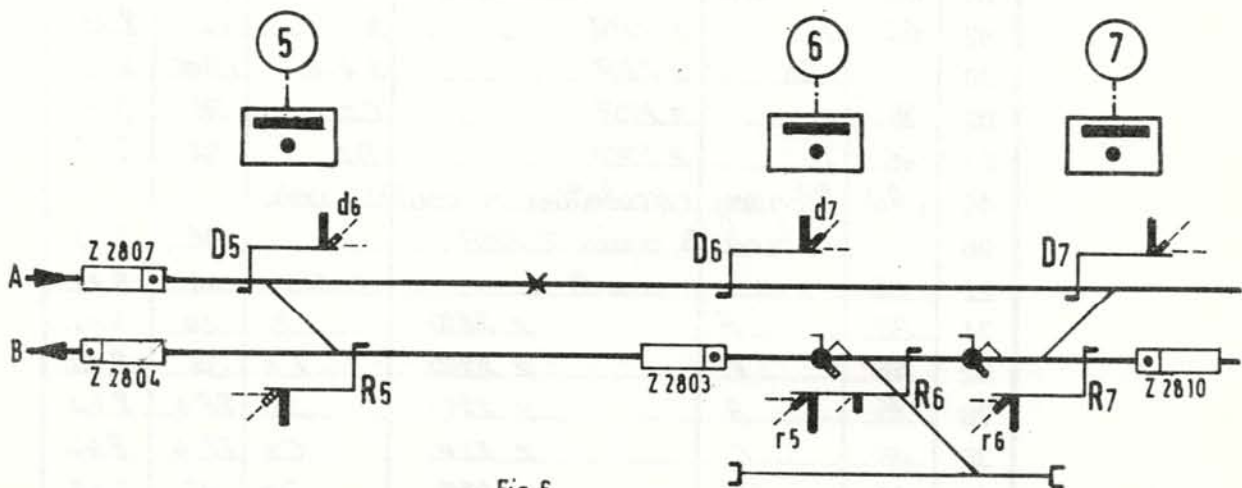


Fig. 6

22 (suite¹) Carnets du block 5.

S 478a

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
99			Voie A obstruée			7.57
87	BL 4	A	Z 2803	B	87	8.00
69	BL 4	C	Z 2803	Cz	69	8.08
57	57	D	Z 2803	Dz	BL 4	8.08
43	BL 4	A	Z 2807	B	43	8.10
39	BL 4	C	Z 2807	Cz	39	8.12
25	25	D	Z 2807	Dz	BL 4	8.15
17			Service normal à double voie rétabli			8.55

S 478b

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
8	8	D	Z 2804	Dz	44	7.57
32	BL 4	D	Z 2804	Dz	32	8.00
50			Service à voie unique instauré, voie B			8.00
46	80	CVT	voie B	CVTZ	46	8.05
12	12	CVT	voie B	CVTZ	Chat	8.06
66	66	A	Z 2803	B	86	8.07
36	-	D5	Z 2803	S.422	Chat	8.08
18	18	C	Z 2803	Cz	16	8.08
84	58	D	Z 2803	Dz	84	8.13
62	62	A	Z 2807	B	82	8.13
20	-	D5	Z 2807	S.422	Chat	8.14
86	86	C	Z 2807	Cz	96	8.14
92	46	D	Z 2807	Dz	92	8.19
46	Chat		Bloquage circulation à contre-voie			
96			voie B après Z 2807		96	8.33
22	22	VNS	voie B	VNS.z	40	8.33
24	90	A	Z 2810	B	24	8.41
32	86	C	Z 2810	Cz	32	8.42
76	76	A	Z 2810	B	BL 4	8.42
36	36	C	Z 2810	Cz	BL 4	8.44
40	40	D	Z 2810	Dz	42	8.53
52	BL 4	D	Z 2810	Dz	52	8.55
28			Service normal à double voie rétabli			8.55

22 (suite²)

Carnets du block 6.

S 478a

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
39			Voie A obstruée			7.58
17			Service normal à double voie rétabli			8.55

S 478b

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
6	6	D	Z 2804	Dz	74	7.50
44	8	D	Z 2804	Dz	44	7.57
0			Service à voie unique instauré voie B			8.00
90	16	CVT	voie B	CVTz	90	8.02
80	80	CVT	voie B	CVTz	46	8.05
86	66	A	Z 2803	B	86	8.07
16	18	C	Z 2803	Cz	16	8.08
76	76	A	Z 2803	B	48	8.08
18	18	C	Z 2803	Cz	10	8.10
58	58	D	Z 2803	Dz	84	8.13
82	62	A	Z 2807	B	82	8.13
96	86	C	Z 2807	Cz	96	8.14
48	90	D	Z 2803	Dz	48	8.16
66	66	A	Z 2807	B	24	8.16
36	36	C	Z 2807	Cz	8	8.17
46	46	D	Z 2807	Dz	92	8.19
34	38	D	Z 2807	Dz	34	8.23
40	22	VNS	voie B	VNSz	40	8.33
20	20	VNS	voie B	VNSz	54	8.34
74	70	A	Z 2810	B	74	8.40
86	64	C	Z 2810	Cz	86	8.41
90	90	A	Z 2810	B	24	8.41
86	86	C	Z 2810	Cz	32	8.42
42	42	D	Z 2810	Dz	14	8.47
12	40	D	Z 2810	Dz	12	8.53
28			Service normal à double voie rétabli			8.55

22 (suite³)

Carnets du block 7.

S 478a

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
75			Voie A obstruée			7.55
83	83	A	Z 2803	B	BL 8	8.11
51	51	C	Z 2803	Cz	BL 8	8.13
35	BL 8	D	Z 2803	Dz	35	8.18
21	21	A	Z 280?	B	BL 8	8.20
13	13	C	Z 280?	Cz	BL 8	8.21
61	BL 8	D	Z 280?	Dz	61	8.29
81			Service normal à double voie rétabli			8.55

S 478b

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
74	6	D	Z 2804	Dz	74	7.50
6			Service à voie unique instauré voie B			8.00
98			Chst. Bloquer circulation à voie normale			
70			voie B, après Z 2804		70	8.00
16	16	CVT	voie B	CVTz	90	8.08
48	76	A	Z 2803	B	48	8.08
10	18	C	Z 2803	Cz	10	8.10
90	90	D	Z 2803	Dz	48	8.16
24	66	A	Z 2807	B	24	8.16
8	36	C	Z 2807	Cz	8	8.17
98	98	D	Z 2807	Dz	34	8.23
54	20	VNS	voie B	VNSz	54	8.34
38	38	VNS	voie B	VNSz	Chst	8.35
22	BL 8	A	Z 2810	B	22	8.38
36	BL 8	C	Z 2810	Cz	36	8.39
70	70	A	Z 2810	B	74	8.40
64	64	C	Z 2810	Cz	86	8.41
18	18	D	Z 2810	Dz	BL 8	8.44
14	42	D	Z 2810	Dz	14	8.47
80			Service normal à double voie rétabli			8.55

22 (suite⁴) 2° Tronçon signalisé pour la contre-voie sans signal fixe de contre-voie au block intermédiaire (fig. 7).

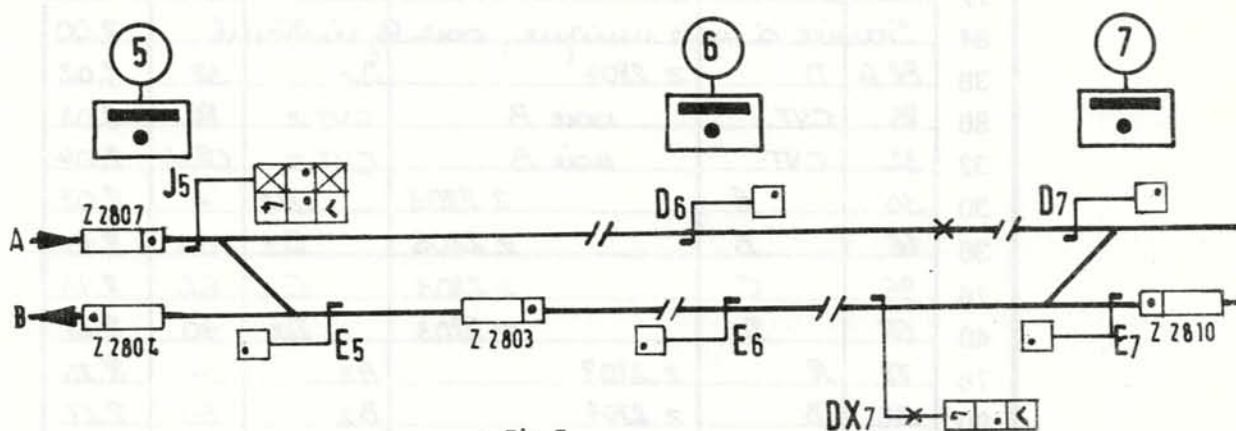


Fig.7

Ci-après, les exemples d'annonces inscrites aux carnets S 478 des blocks 5, 6 et 7.

Carnets du block 5.

S 478a

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
51			Voie A obstruée			7.57
69	BL 4	A	Z 2803	B	69	8.04
87	BL 4	C	Z 2803	Cz	87	8.07
99	99	D	Z 2803	Dz	BL 4	8.14
5	BL 4	A	Z 2807	B	5	8.22
19	BL 4	C	Z 2807	Cz	19	8.25
33	33	D	Z 2807	Dz	BL 4	8.31
49			Service normal à double voie rétabli			9.00

22 (suite⁵) S 478b

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
72	72	D	Z 2804	Dz	28	7.57
84	Service à voie unique, voie B, instauré					8.00
38	Bl 4	D	Z 2804	Dz	38	8.02
86	86	CVT	voie B	CVTz	86	8.03
32	32	CVT	voie B	CVTz	Chat	8.04
30	30	A	Z 2803	Az	-	8.08
36	66	B	Z 2803	Bz	36	8.10
76	76	C	Z 2803	Cz	62	8.13
40	68	D	Z 2803	Dz	40	8.21
78	78	A	Z 2807	Az	-	8.25
90	32	B	Z 2807	Bz	90	8.27
18	18	C	Z 2807	Cz	84	8.30
32	56	D	Z 2807	Dz	32	8.38
98	Chat Bloquer circulation à centre - voie,					
66	voie B, après Z 2807				66	8.42
80	80	VNS	voie B	VNSz	68	8.44
28	96	A	Z 2810	B	27	8.57
10	Service normal à double voie rétabli					9.00
38	82	C	Z 2810	Cz	38	9.03
58	58	A	Z 2810	B	Bl 4	9.03
74	74	C	Z 2810	Cz	Bl 4	9.08
8	8	D	Z 2810	Dz	40	9.09
32	Bl 4	D	Z 2810	Dz	32	9.14

Carnets du block 6.

S 478a

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
77			Voie A détruite			8.57
67	Service normal à double voie rétabli					9.00

22 (suite⁶)

S 478b

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
14	14	D	Z 2804	Dz	2	7.50
28	72	D	Z 2804	Dz	28	7.57
32	Service à voie unique, voie B, instauré					8.00
42	24	CVT	voie B	CVTz	42	8.02
86	86	CVT	voie B	CVTz	86	8.03
56	30	A	Z 2803	Az	-	8.08
72	72	A	Z 2803	B	68	8.09
66	66	B	Z 2803	Bz	36	8.10
62	76	C	Z 2803	Cz	62	8.13
74	24	C	Z 2803	Cz	64	8.14
80	58	D	Z 2803	Dz	80	8.20
68	68	D	Z 2803	Dz	40	8.21
48	78	A	Z 2807	Az	-	8.25
50	50	A	Z 2807	B	28	8.26
32	32	B	Z 2807	Bz	90	8.27
84	18	C	Z 2807	Cz	84	8.30
40	40	C	Z 2807	Cz	20	8.31
44	50	D	Z 2807	Dz	44	8.37
56	56	D	Z 2807	Dz	32	8.38
68	80	VNS	voie B	VNSz	68	8.44
12	12	VNS	voie B	VNSz	98	8.45
14	6	A	Z 2810	B	14	8.50
18	74	C	Z 2810	Cz	18	8.56
96	96	A	Z 2810	B	28	8.57
64	Service normal à double voie rétabli					9.00
82	82	C	Z 2810	Cz	38	9.03
46	46	D	Z 2810	Dz	24	9.04
40	8	D	Z 2810	Dz	40	9.09

22 (suite⁷) Carnets du block 7.

S 478a

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
87			Voie A obstruée			7.57
93	93	A	z 2803	B	888	8.15
61	61	C	z 2803	Cz	888	8.19
7	888	D	z 2803	Dz	7	8.23
15	15	A	z 2807	B	888	8.32
29	29	C	z 2807	Cz	888	8.35
47	888	D	z 2807	Dz	47	8.41
55			Service normal à double voie rétabli			9.00

S 478b

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
2	14	D	z 2804	Dz	2	7.50
50			Service à voie unique, voie B, instauré			8.00
36			Chât. Bloquer circulation à voie normale			
16			voie B, après z 2804		16	8.00
24	24	CVT	voie B	CVTZ	42	8.02
68	72	A	z 2803	B	68	8.09
64	74	C	z 2803	Cz	64	8.14
58	58	D	z 2803	Dz	80	8.20
28	50	A	z 2807	B	28	8.26
20	40	C	z 2807	Cz	20	8.31
50	50	D	z 2807	Dz	44	8.37
92	888	A	z 2810	B	92	8.44
98	12	VNS	voie B	VNSz	98	8.45
14	14	VNS	voie B	VNSz	Chât	8.45
40	888	C	z 2810	Cz	40	8.49
6	6	A	z 2810	B	14	8.50
74	74	C	z 2810	Cz	18	8.56
64	64	D	z 2810	Dz	888	8.56
10			Service normal à double voie rétabli			9.00
24	46	D	z 2810	Dz	24	9.04
70						

E. CIRCULATION DES PARCOURS LOCAUX.

23

1. REMARQUES GENERALES.

Le RGE 123.20 explique ce qu'il faut entendre par "parcours locaux" et expose les cas dans lesquels les dispositions du présent point sont d'application.

Ces dispositions sont indépendantes des mesures de protection particulières à la desserte proprement dite d'un raccordement (RGS, Fasc. IV, Titre III).

Dans tous les cas où un mouvement ne parcourt pas une section de block de bout en bout, soit à voie normale, soit à contre-voie, la section est dite: "Non entièrement parcourue".

24

2. CIRCULATION A VOIE NORMALE SANS REBROUSSEMENT VERS LE POINT DE DEPART.

2.1. Block-system.

a) SECTION ENTIEREMENT PARCOURUE.

Les prescriptions du block par téléphone sont d'application.

b) SECTION NON ENTIEREMENT PARCOURUE.

L'admission du parcours dans la section de block (que ce soit à l'origine de cette section ou à la sortie d'un raccordement) n'est permise que si l'autorisation en a été demandée et reçue.

Le block qui commande le signal autorisant l'accès à la section est toujours chargé de cette demande qui se fait par l'annonce Am.

Cette demande est adressée au poste qui commande le signal de fin de block; le poste accorde l'autorisation en répondant Bm.

Si l'accord ne peut pas être donné, il répond "Voie occupée" qui s'écrit dans le S 478 sous la forme X.

Lorsque le parcours a quitté la section (soit qu'il ait franchi complet le signal de fin de block et que le contrôle de fermeture de ce signal et de son avertisseur est obtenu, soit qu'il soit garé complet, dans une installation intermédiaire), la libération de la section est donnée par l'annonce Dm.

Cette annonce est émise par le block qui contrôle la libération de la section, ou par celui qui est avisé de cette libération par un chef de gare. L'autre block d'about de la section répond "Dmz".

2.2. Pénétration dans les sections.

a) SECTION ENTIEREMENT PARCOURUE.

L'indication "Grand mouvement autorisé" est donnée au conducteur par l'ouverture du signal de block.

b) SECTION NON ENTIEREMENT PARCOURUE.

Si un signal fixe peut donner au conducteur, l'indication "Petit mouvement autorisé", il doit être ouvert.

Dans tous les autres cas, un S 422, complété par la mention "Petit mouvement autorisé", est remis au conducteur.

2.3. Protection du parcours.

Elle est assurée par les signaux fixes existants.

2.4. Protection du block d'aval.

Elle est assurée par les signaux fixes existants.

25 3. CIRCULATION A CONTRE-VOIE SANS REBROUSSEMENT VERS LE POINT DE DEPART.

3.1. Block-system.

Pour une section parcourue entièrement, le block par téléphone est d'application.

Pour une section non entièrement parcourue, les annonces Am - Bm et Dm - Dmz définies ci-avant doivent être échangées.

Toutefois, chaque annonce A ou Am doit être précédée de l'annonce CCV.

L'accusé de réception, à cette annonce, doit être CCVz.

L'échange de ces annonces CCV - CCVz impose aux desservants des blocks intermédiaires, le placement, à l'endroit prévu par l'IL, du signal mobile d'arrêt de block appuyé d'un pétard si la signalisation de contre-voie n'existe pas.

3.2. Pénétration dans les sections.

S'il existe des signaux fixes de contre-voie, il est interdit d'en commander l'ouverture.

a) SECTION ENTIEREMENT PARCOURUE.

Un ordre de franchissement est délivré pour la circulation à contre-voie;

— avec signaux fixes si le signal de fin de block est un signal fixe de contre-voie;

— sans signaux fixes, dans le cas contraire.

Toutefois, dans un poste intermédiaire d'un tronçon non signalisé pour la contre-voie, le signal mobile d'arrêt de block sera retiré de la voie et le signal mobile de passage à vitesse normale sera présenté au conducteur.

b) SECTION NON ENTIEREMENT PARCOURUE.

Dans tous les cas, le franchissement du signal fixe ou mobile est autorisé par la délivrance d'un ordre de franchissement délivré pour la circulation à contre-voie et complété par la mention "Petit mouvement autorisé".

3.3. Protection du parcours.

Elle est assurée, dans tous les cas, de la même façon, aux deux gares, intervenant dans le service de block et encadrant le tronçon intéressé:

— à la gare de départ, par l'interdiction d'expédier deux parcours à contre-voie (RGE, Fasc. 123.20);

— à la gare vers laquelle le parcours se dirige, par le maintien, en position fermée, des signaux donnant accès au tronçon (les leviers de ces signaux seront munis d'un dispositif d'attention);

— dans les blocks intermédiaires par le maintien en position fermée du signal de contre-voie (le levier de ce signal sera muni d'un dispositif d'attention) ou le placement d'un signal mobile d'arrêt de block.

En gare, les dispositifs d'attention sont placés par le chef de gare ou sur son ordre (E 934).

En pleine voie, le desservant se conforme aux prescriptions de l'IL.

25 (suite)

3.4. Protection de la gare vers laquelle le parcours se dirige.

La protection de la gare est assurée:

- a) Si la signalisation de contre-voie existe, par le feu rouge clignotant du signal de fin de block. Un petit mouvement ne peut être autorisé sur la voie que s'il est limité par un signal fixe ou mobile avant d'atteindre le signal de fin de block;
- b) Si la signalisation de contre-voie n'existe pas, par le placement, à l'intervention du chef de gare, d'un signal mobile d'arrêt, appuyé d'un pétard, dans la voie principale occupée par le parcours, à 200 m au moins, du point extrême que pourrait atteindre un petit mouvement au départ de la gare ou, en l'absence de petit mouvement, à 200 m du premier point dangereux.

Lorsque les signaux de nuit sont de rigueur, ce signal mobile d'arrêt est constitué par deux lanternes adossées, présentant le feu rouge.

L'entrée éventuelle en gare est autorisée par la délivrance d'un ordre S 422 après l'enlèvement du signal mobile d'arrêt et du pétard.

26

4. CIRCULATION (A VOIE NORMALE OU A CONTRE-VOIE) AVEC REBROUSSEMENT VERS LE POINT DE DEPART.

Il faut entendre par là, une circulation partant d'une des gares d'about du tronçon, ou d'une installation intermédiaire et rebroussant à son point de départ sans qu'il ait garage entre l'aller et le retour.

4.1. Block-system.

Pour les sections parcourues entièrement, les annonces sont échangées comme explicité ci-avant.

Pour la section non entièrement parcourue, les annonces Am-Bm ou CCV-CCVz et Am-Bm sont échangées pour autoriser le mouvement "aller" et les annonces Dm-Dmz après la fin du mouvement "retour".

4.2. Pénétration dans les sections.

Les dispositions reprises en 2.2. ou 3.2. sont d'application suivant le sens du mouvement.

4.3. Protection du parcours.

Elle est assurée par le respect des prescriptions des points 2.3. et 3.3. ci-avant.

4.4. Protection des gares et de l'installation intermédiaire quand elle sert de point de départ et de rentrée du parcours.

a) DEPART A VOIE NORMALE.

La protection contre le retour du parcours est assurée:

- à la gare de départ, par le feu rouge clignotant du signal de contre-voie, s'il existe, ou par un signal mobile d'arrêt appuyé d'un pétard et placé à 50 m du premier point dangereux;
- à l'installation intermédiaire de départ, par un signal mobile d'arrêt, appuyé d'un pétard et placé à 50 m du premier point dangereux.

La protection de la gare vers laquelle le parcours se dirige est assurée par le signal de fin de block.

26 (suite)

b) DEPART A CONTRE-VOIE.

La protection contre le retour du parcours est assurée:

- à la gare de départ, par le signal de voie normale;
- à l'installation intermédiaire de départ, par un signal mobile d'arrêt, appuyé d'un pétard et placé à 50 m du premier point dangereux.

La protection de la gare vers laquelle le parcours se dirige est assurée par le feu rouge clignotant du signal de contre-voie, s'il existe, ou par le placement d'un signal mobile d'arrêt, appuyé d'un pétard et placé à 200 m du premier point dangereux.

Remarque.

Le franchissement d'un signal mobile d'arrêt interdisant la rentrée d'un parcours dans la gare de départ ou une installation intermédiaire de départ se fait par le retrait de ce signal mobile d'arrêt et du pétard et par la délivrance d'un S 422.

4.5. Protection des PN gardés rencontrés par le train dans la section non entièrement parcourue.

En complément des mesures prévues au RGS, fasc. VI, tit. III, pour les trains de travaux, un signal mobile d'arrêt, appuyé d'un pétard, est placé immédiatement après le passage du train au PN lors du mouvement "aller". Ce signal mobile (à 50 m du PN) protège celui-ci contre le mouvement de rebroussement et autorise entre-temps l'ouverture des barrières.

Le simple retrait du signal mobile d'arrêt et du pétard constitue une autorisation de passage (RGS, fasc. I, titre II).

27

5. LIBERATION OU OCCUPATION DE LA VOIE PRINCIPALE A PARTIR D'UNE INSTALLATION INTERMEDIAIRE.

Les dispositions à prendre en vue de signifier la libération ou d'autoriser la réoccupation de la voie principale sont du ressort des chefs de gare.

Les desservants de poste intéressés par ces opérations sont informés par télégramme de la libération ou de la réoccupation de la voie principale afin de leur permettre d'échanger les annonces Dm-Dmz ou Am-Bm (ou CCV-CCVz, Am-Bm) suivant le cas.

28

6. FRANCHISSEMENT DES POINTS DANGEREUX EN CAS DE CIRCULATION A CONTRE-VOIE.

6.1. Aiguillages, traversées et ponts mobiles.

a) TRAINS EXPEDIES A CONTRE-VOIE AU DEPART D'UNE GARE.

Dès qu'ils sont informés de l'exécution du mouvement, les desservants des blocks intermédiaires prennent les mesures de sécurité définies aux points 88 a et 88 b de leur IL et en confirment l'exécution au chef de gare qui les a informés.

b) TRAINS REBROUSSANT A CONTRE-VOIE APRES UN PARCOURS A VOIE NORMALE.

Dès qu'ils sont informés de l'exécution du mouvement, les desservants des blocks intermédiaires prennent les mesures de sécurité définies au point 88 a de leur IL et en confirment l'exécution.

Dès que le train a dépassé leur poste pendant son parcours à voie normale, ils prennent d'office les mesures définies au point 88 b de leur IL.

28 (suite)

6.2. PN gardés.

Les PN doivent être avisés par des annonces impératives contrôlées conformément au RGS, fasc. VI, tit. III.

6.3. PN à signalisation routière automatique.

a) TRAIN OU AUTRE PARCOURS DESSERVANT DES INSTALLATIONS INTERMEDIAIRES.

L'appareillage BSR ne pouvant intervenir que dans les cas d'exploitation à voie unique, l'adaptation des zones d'annonce se réalise:

- dans les postes équipés du BSR, à l'aide d'un dispositif identifié "CCV";
- dans les autres postes, à l'aide du commutateur identifié "PN".

L'adaptation des zones d'annonce doit être réalisée:

- pour toute circulation à contre-voie ne constituant pas un rebroussement vers le point de départ, après échange des annonces CCV-CCVz;
- pour tout rebroussement s'effectuant dans une section qui n'a pas été entièrement parcourue, à la demande de l'agent chargé de la surveillance des opérations à l'installation intermédiaire, avant rebroussement.

La réadaptation des zones d'annonce pour la circulation à voie normale s'effectue d'office après échange des annonces D-Dz ou Dm-Dmz, relatives à toute circulation à contre-voie, sauf dans le cas où cette réadaptation doit s'effectuer à la demande du chef de gare précité pour un parcours devant rebrousser.

Tout agent qualifié qui, par l'ouverture d'un signal fixe, la présentation d'un signal mobile ou la délivrance d'un S 422, autorise une telle circulation vers le PN doit être assuré de l'adaptation correcte des zones d'annonce intéressées. A défaut d'indication de contrôle, l'adaptation des zones d'annonce doit lui être confirmée par télégramme.

Lorsque cette confirmation ne peut pas être donnée, un S 379 est remis au conducteur pour le PN intéressé.

b) TRAIN OU AUTRE PARCOURS NE DESSERVANT PAS D'INSTALLATION INTERMEDIAIRE.

Les dispositions du littéra a) précédent sont d'application sauf en ce qui concerne l'adaptation des zones d'annonce pour les rebroussements s'effectuant dans une section qui a été non entièrement parcourue.

Dans ce dernier cas, lors de la pénétration dans la section qui sera non entièrement parcourue, un S 379 est délivré pour chacun des PN compris dans la section, par le chef de gare, en gare, par le desservant aux postes de pleine voie.

Chaque S 379 est complété par la mention "valable uniquement pour le rebroussement" et est visé au préalable par l'agent d'escorte si le rebroussement doit s'effectuer en train moteur en queue.

29

7. CAS PARTICULIERS.

7.1. Bifurcation de pleine voie.

L'IL des postes de block des bifurcations de pleine voie doit stipuler sous point 42 du chapitre 4 (Desserte des raccordements), les mesures de sécurité particulières imposées par la situation des lieux et la nature des mouvements autorisés.

7.2. Situations transitoires.

L'IL prévoit sous le même point 42, les mesures à prendre compte tenu des sécurités matérielles qui seraient éventuellement réalisées à titre transitoire.

30

F. MIS HORS SERVICE TEMPORAIRE D'UN BLOCK INTER-MEDIAIRE.

La mise hors service du block 2 (fig. 8) se fait, à l'heure fixée par l'IL, dans les conditions ci-après:

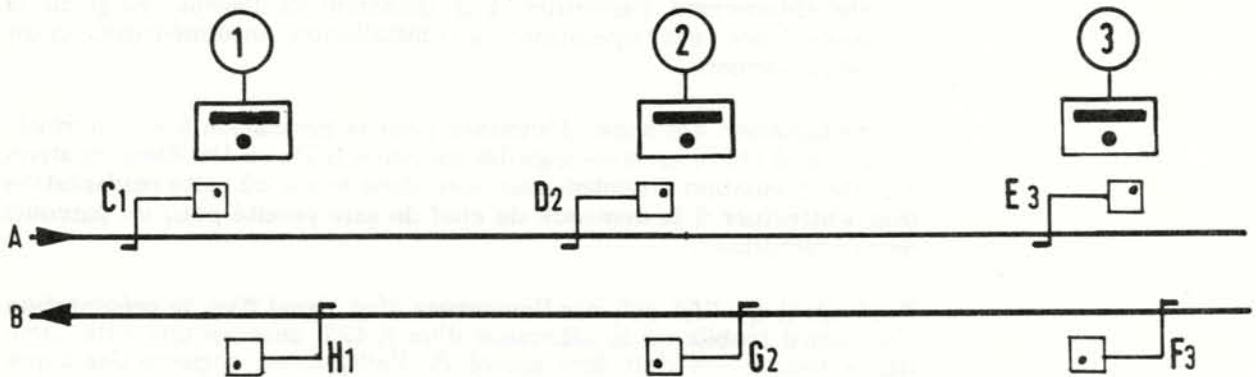


Fig.8

Pour la clarté du schéma, les signaux avertisseurs ne sont pas représentés.

Nous n'envisagerons que les 3 cas intéressant la voie A, ceux intéressant la voie B étant similaires.

1^{er} Cas. Au moment de la mise hors service, aucun train ne circule dans les sections C1 - D2 et D2 - E3.

Le desservant du block 2:

- applique la procédure réglementaire en ce qui concerne les annonces de mise hors service du poste (RGS, fasc. II, titre I);
- réalise la liaison téléphonique entre block 1 et block 3 et vérifie qu'elle est bien établie;
- ouvre les signaux de block de son poste et leurs avertisseurs;
- appose à l'endroit désigné, la pancarte prévue (RGS, fasc. IV, titre II).

30 (suite) 2^e Cas. Au moment de la mise hors service, un train circule dans la section D2 - E3 (2^e section dans le sens de marche du train).

Dès que le block 2 a échangé les annonces C - Cz avec le block 3, il se met hors service comme dans le premier cas.

Les annonces D - Dz relatives au train engagé sont échangées entre les blocks 3 et 1.

3^e Cas. Au moment de la mise hors service, un train circule dans la section C1 - D2 (1^e section dans le sens de marche du train).

Le block 2 ne peut se mettre hors service qu'après avoir échangé, réglementairement, les annonces A - B et C - Cz pour le train considéré.

Les annonces D - Dz sont échangées entre les blocks 3 et 1.

Entre l'heure prévue pour la mise hors service et le moment réel de cette mise hors service, le block 2 ne peut plus autoriser l'entrée d'un train, sur l'autre voie, dans la section F3 - G2; à toute demande de déblocage du Bl 3, il doit répondre "Voie occupée".

Toutefois, s'il s'agit d'un train dont la circulation ne peut être entravée, le block 2 devra l'accepter et l'heure de mise hors service sera retardée jusqu'après le passage de ce train et l'échange des annonces C - Cz entre block 2 et block 1.

G. REMISE EN SERVICE D'UN BLOCK INTERMEDIAIRE.

31

1. OPERATIONS A EFFECTUER.

A l'heure fixée par l'IL, le desservant du block 2 (fig. 8):

- enlève la pancarte mentionnant la mise hors service;
- supprime la relation téléphonique directe établie entre les blocks 1 et 3 pendant la mise hors service;
- applique la procédure réglementaire en ce qui concerne les annonces de remise en service du poste.

Le desservant du block 2 demande ensuite respectivement à ses collègues des blocks 1 et 3 s'ils ont laissé entrer un train dans la section C1 - E3 ou F3 - H1 ou si un déblocage a été transmis pour un train devant entrer dans une de ces sections.

Nous n'envisagerons que les 3 cas intéressant la voie A, ceux intéressant la voie B étant similaires.

1^{er} Cas. Au moment de la remise en service, aucun train n'est engagé dans la section C1 - D3 et aucun déblocage n'a été transmis pour un train devant pénétrer dans cette section.

Le desservant du block 2 referme ses signaux et s'assure qu'il obtient leur contrôle en position fermée.

31(suite¹) Pour le premier train arrivant, il joue le rôle d'intermédiaire entre les blocks 1 et 3 pour demander et accorder le déblocage; la procédure suivante est d'application:

- à l'annonce A émise par le block 1, le block 2 répond Az sans accompagner cette réponse d'un numéro;
- il émet lui-même l'annonce A au block 3 qui répond B (à condition que la section soit libre);
- il émet ensuite l'annonce B au block 1 qui lui accuse réception par Bz.

Dès ce moment, la manœuvre des signaux aux différents blocks se fait de façon réglementaire, ainsi que l'échange des annonces C - Cz et D - Dz.

L'exemple ci-après montre l'extrait des S 478 des blocks 1, 2 et 3 pour le passage du Z 1806.

S 478a du block 1.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
69	69	A	Z 1806	Az	-	7.10
45	41	B	Z 1806	Bz	45	7.11
23	23	C	Z 1806	Cz	71	7.13
9	39	D	Z 1806	Dz	9	7.18

S 478a du block 2.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
77	77	RS	Block 2	RSz	53	7.00
91	69	A	Z 1806	Az	-	7.10
57	57	A	Z 1806	B	3	7.11
41	41	B	Z 1806	Bz	45	7.11
71	23	C	Z 1806	Cz	71	7.13
17	17	C	Z 1806	Cz	33	7.17
39	39	D	Z 1806	Dz	9	7.18
75	29	D	Z 1806	Dz	75	7.22

31 (suite²)

S 478a du block 3.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
53	77	RS	Block 2	RSz	53	7.00
3	57	A	z 1806	B	3	7.11
33	17	C	z 1806	Cz	33	7.17
29	29	D	z 1806	Dz	75	7.22

2^e Cas. Un train est engagé dans la section C1 - E3 ou un déblocage a été envoyé pour tel train.

a) LE BLOCK 1 N'A PAS ENCORE EMIS L'ANNONCE C POUR CE TRAIN.

Le desservant du block 2:

- maintient ouverts les signaux intéressant la circulation du train attendu;
- reçoit l'annonce C émise par le block 1 et y répond Cz;
- referme ses signaux et s'assure qu'il en obtient le contrôle de fermeture, quand le train est passé complet.

Dès ce moment, le service est repris comme si le block 2 n'avait pas été hors service.

b) LE BLOCK 1 A ECHANGE LES ANNONCES C - Cz AVEC LE BLOCK 3, MAIS LE TRAIN N'EST PAS PASSE AU BLOCK 2.

Le desservant du block 2 procède comme au point a) ci-avant, sauf en ce qui concerne les annonces C - Cz.

c) LE TRAIN EST PASSE AU BLOCK 2.

Lorsque le block 3 donne l'annonce D du train, le block 2 lui répond Dz; puis, il referme les signaux intéressant la circulation de ce train, s'assure qu'il a obtenu le contrôle de leur fermeture. Il échange, avec le block 1, les annonces D - Dz et à partir de ce moment, le service est repris comme si le block 2 n'avait pas été hors service.

3^e Cas. Le service à voie unique est instauré sur voie A (ou B).

Le desservant du block 2 qui est informé, par le chef de gare désigné, de l'obstruction de la voie B (ou A) et de l'instauration du service à voie unique (E 934), transmet alors à ce chef de gare le télégramme "mesures de sécurité pour circulation à voie A (ou B) réalisées".

Si à ce moment:

- le sens de circulation, à contre-voie est bloqué, le block 2 applique les prescriptions prévues au 1^{er} ou au 2^e cas ci-avant;
- le sens de circulation à voie normale est bloqué, le block 2 sert uniquement d'intermédiaire pour l'échange des annonces du ou des trains circulant à contre-voie. Il reprend les opérations normales de block après l'inversion du sens de circulation.

32

2. CAS PARTICULIERS.

2.1. Le block 2 est un poste de bifurcation.

La mise hors service et la remise en service de ce block se font de la façon habituelle.

L'heure de la remise en service doit être choisie de manière que le premier train en passage, dans un sens ou dans l'autre, soit un train circulant entre les blocks 1 et 3 de la ligne maintenue constamment en service.

Par suite de circonstances spéciales, le premier train qui se présente peut être un train parcourant la ligne secondaire non exploitée pendant la mise hors service temporaire.

Dans ce cas, le desservant du poste de block doit:

- fermer les signaux du tronçon de ligne maintenu en service;
- si ces signaux sont pourvus d'enclenchements de fin d'itinéraire (pédale de fin d'itinéraire), procéder au déplombage des appareils en vue de la modification de l'itinéraire; à cet effet, il respecte les prescriptions réglementaires relatives aux déplombages;
- modifier l'itinéraire en respectant les délais imposés par les prescriptions relatives à la manœuvre des signaux.

2.2. Aiguillages pris en pointe en voies principales.

Si le poste de block mis temporairement hors service, manœuvre des aiguillages pris en pointe en voie principale, ceux-ci sont immobilisés dans la position voulue par le dispositif de mise hors service muni d'une serrure d'enclenchement (RGS, fascicule III, titre I).

