



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité et de la Signalisation

REGLEMENT GENERAL

DE LA

SIGNALISATION

(RGS)

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

Titre VII. BLOCK SEMI-AUTOMATIQUE.

Titre VIII. BLOCK AUTOMATIQUE.



SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Direction de l'Electricité et de la Signalisation

REGLEMENT GENERAL

DE LA

SIGNALISATION

(RGS)

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

Titre VII. BLOCK SEMI-AUTOMATIQUE.

Titre VIII. BLOCK AUTOMATIQUE.

1979

**TABLEAU DES SUPPLEMENTS EN VIGUEUR
AU RGS, FASCICULE II, TITRES VII ET VIII.**

Numéro du sup- plément	Numéro et année de l'avis	Numéro des pages modifiées	Numéro des articles modifiés	Remarques
1	15 ES de 1979	7 à 10 11 à 16	art. 5 du titre VII art. 3 et 7 du titre VIII	

FASCICULE II.
BLOCK-SYSTEM ET BLOCAGE DU SENS
DE CIRCULATION.

Sommaire

TITRE VII. BLOCK SEMI-AUTOMATIQUE.

CHAPITRE I.

GENERALITES.

Page

A. Principes (art. 1)	1
B. Moyens employés (art. 2)	1

CHAPITRE II.

PRESRIPTIONS (art. 3)	3
---------------------------------	---

CHAPITRE III.

ANNONCES.

A. Carnets pour annonces (art. 4)	5
B. Inscriptions des annonces (art. 5)	5

CHAPITRE IV.

DERANGEMENTS.

A. Observation du dérangement (art. 6)	9
B. Mode d'exploitation en cas de dérangement (art. 7)	9

TITRE VIII. BLOCK AUTOMATIQUE.

CHAPITRE I.

GENERALITES.

A. Principes (art. 1)	11
B. Moyens employés (art. 2)	11
C. Tracé permanent (art. 3)	12
D. Mise hors service d'un block intermédiaire après établissement du tracé permanent (art. 4)	13

CHAPITRE II.

PARCOURS LOCAUX.

	Page
A. Remarque préliminaire (art. 5)	15
B. Desserte d'une installation intermédiaire (art. 6)	15
C. Opérations sans desserte d'installation intermédiaire (art. 7)	15

CHAPITRE III.

ANNONCE AUTOMATIQUE DES TRAINS (art. 8).....	19
--	----

CHAPITRE IV.

ANNONCES AUX PN GARDES (art. 9).....	21
--------------------------------------	----

RGS

FASCICULE II.

BLOCK-SYSTEM ET BLOCAGE DU SENS DE CIRCULATION.

TITRE VII. BLOCK SEMI-AUTOMATIQUE.

CHAPITRE I.

GENERALITES.

1

A. PRINCIPES.

Le block semi-automatique est un block absolu matérialisé à sections débloquées où la seule intervention requise consiste à ouvrir le signal de block ; celui-ci se referme automatiquement, le plus souvent au premier essieu.

La fermeture d'un signal est dite automatique au premier essieu, lorsqu'elle se fait, avec certitude, sans intervention manuelle au moment où le premier essieu du convoi foule un point de la voie situé obligatoirement entre 6 et 12 mètres en aval de ce signal.

Le block semi-automatique est appliqué notamment dans les blocks à trafic intense et dans ceux commandant l'accès à la première section d'un tronçon exploité au block automatique.

2

B. MOYENS EMPLOYES.

Deux moyens sont le plus couramment utilisés :

1. LE RELAIS RO.

Lorsque toutes les conditions relatives au block-system sont réalisées, un relais RO s'excite au block, faisant apparaître un voyant blanc (mécanique ou lumineux). Ce relais est contrôlé dans les conditions nécessaires pour renverser le levier du signal de block.

Si une au moins des conditions du block-system fait défaut, le voyant reste rouge et le signal reste fermé, car le renversement de son levier de commande est impossible.

2. LES CIRCUITS DE VOIE.

En ce qui concerne les conditions de block-system, le renversement du levier du signal n'est possible que si tous les circuits de voie, qui doivent couvrir l'entièreté de la section, sont libres.

CHAPITRE II.

PRESCRIPTIONS.

3

1^e prescription.

Le déblocage ne doit pas être demandé; il est accordé et matérialisé automatiquement dès que la section est libre. Il est toutefois interdit d'ouvrir le signal avant que le départ ou le passage du mouvement soit proche.

Le moment auquel le déblocage peut être utilisé est déterminé à l'IL.

2^e prescription.

L'appareillage contrôle que la section est libre avant de matérialiser le déblocage.

3^e prescription.

Le signal de block est à fermeture automatique.

Le signal de fin de block doit être refermé au plus tard lorsque le mouvement complet a quitté la section.

4^e prescription.

Le block d'amont renseigne le block d'aval sur l'identité du mouvement par une annonce d'identification.

5^e prescription.

Lorsque la section est libérée, le déblocage est immédiatement accordé et matérialisé au block commandant l'entrée de la section.

6^e prescription.

Le déblocage et sa matérialisation ne sont valables que pour une seule ouverture du signal de block.

CHAPITRE III.

ANNONCES.

4 A. CARNETS POUR ANNONCES.

Il est fait usage des S 478 d et S 478 e décrits au RGS, fascicule II, titre I; le premier est réservé aux inscriptions relatives à la voie A et le second à celles relatives à la voie B.

5 B. INSCRIPTION DES ANNONCES.

1. ANNONCES DE BLOCK.

Elles sont inscrites dans les S 478 d et e comme indiqué au RGS, fascicule II, titre I.

2. ANNONCES D'IDENTIFICATION SIMPLES.

- a) Elles sont échangées en service normal entre les postes encadrant une section exploitée au block semi-automatique.
- b) Les éléments d'une annonce reçue sont toujours inscrits dans les colonnes 2, 3 et 4 et ceux d'une annonce émise ou retransmise dans les colonnes 4, 5 et 6 du S 478.
- c) Cas d'une section encadrée par deux blocks.

Le poste d'entrée dans la section :

- donne le n° de la ligne utilisée de son S 478, mais ne l'inscrit pas;
- donne l'identification du mouvement et l'inscrit dans la colonne n° 4;
- reçoit le n° de réponse et l'inscrit dans la colonne n° 5;
- donne l'heure et l'inscrit dans la colonne n° 6;
- inscrit l'heure de passage du mouvement à son block dans la colonne n° 7 (lorsque l'IL le prévoit).

Le poste de sortie de la section :

- répète avant de les inscrire les indications reçues;
- reçoit le n° de l'annonce du poste d'entrée et l'inscrit dans la colonne n° 2;
- reçoit le n° du mouvement et l'inscrit dans la colonne n° 4;
- donne en réponse le n° de la ligne de son S 478, mais ne l'inscrit pas;
- reçoit l'heure et l'inscrit dans la colonne n° 3;
- inscrit l'heure de passage du mouvement à son block dans la colonne n° 7 (lorsque l'IL le prévoit).

Exemple.

S 478 d du block d'entrée dans la section.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Retransmission de l'annonce	N°	Heure de passage
		Heure			N°	
17	—	—	Z 324	89	13.18	13.21

5 (suite¹) S 478 d du block de sortie de la section.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
		Heure		Retransmission de l'annonce		
				N°	Heure	
89	17	13.18	Z 324	—	—	13.26

d) Cas d'un tronçon comprenant deux sections.

Le block intermédiaire est en même temps block de sortie de la section d'amont et block d'entrée de la section d'aval. Ces annonces explicitées au point précédent et relatives à un même train s'inscrivent sur une seule ligne du S 478.

Exemple.

S 478 d du block d'entrée dans le tronçon.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
		Heure		Retransmission de l'annonce		
				N°	Heure	
1	—	—	E 1322	49	16.10	16.14

S 478 d du block intermédiaire.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
		Heure		Retransmission de l'annonce		
				N°	Heure	
49	1	16.10	E 1322	91	16.16	16.17

S 478 d du block de sortie du tronçon.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
		Heure		Retransmission de l'annonce		
				N°	Heure	
91	49	16.16	E 1322	—	—	16.21

5 (suite²) 3. ANNONCES D'IDENTIFICATION SPECIALISEES.

Lorsque après avoir bloqué le sens de circulation à voie normale sur une des voies, des circulations parallèles sont possibles, chaque mouvement est identifié par l'annonce: C voie A (ou B) - Cz voie A (ou B) qui s'inscrit comme indiqué à l'exemple ci-après.

S 478 d du block d'entrée dans la section.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
		Heure		Retransmission de l'annonce		Heure de passage
			N°	Heure		
89	89	CA	Z 4182	Cz A	21	10-18

S 478 d du poste de sortie de la section.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
		Heure		Retransmission de l'annonce		Heure de passage
			N°	Heure		
21	89	CA	Z 4182	Cz A	21	10-18

4. RECAPITULATION.

Pour bien illustrer cette utilisation des S 478 d et e, nous supposons, sur une ligne, un tronçon fictif d'une voie A comprenant 3 sections exploitées comme suit: (fig. 1)

- section C1 - D2: block par téléphone;
- section D2 - E3: block semi-automatique;
- section E3 - F4: block enclenché.

BLOCK - SYSTEM

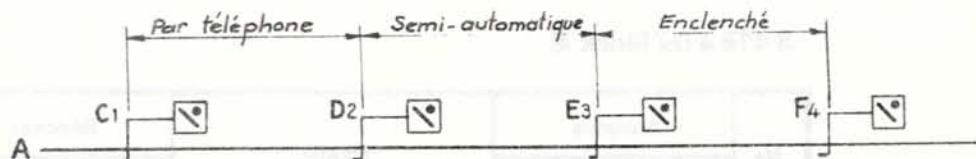


Fig. 1

Les postes de block et les signaux avertisseurs ne sont pas représentés.

5 (suite³)

Pour le train Z 4182 circulant de block 1 vers block 4, les annonces de block se présentent comme suit dans les S 478 des différents postes:

S 478 a du block 1.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
73	73	A	Z 4182	B	33	8.14
65	65	C	Z 4182	Cz	39	8.19
79	49	D	Z 4182	Dz	79	8.25

S 478 d du block 2.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
		Heure		Retransmission de l'annonce		Heure de passage
	N°	Heure	N°	Heure		
33	73	A	Z 4182	B	33	8.14
39	65	C	Z 4182	Cz	39	8.19
81	—	—	Z 4182	11	8.23	8.24
49	49	D	Z 4182	Dz	79	8.25

S 478 d du block 3.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
		Heure		Retransmission de l'annonce		Heure de passage
	N°	Heure	N°	Heure		
11	81	8.23	Z 4182	—	—	8.27
5	5	A	Z 4182	B	57	8.25
65	—	—	Z 4182	Dz	—	8.30

S 478 a du block 4.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
57	5	A	Z 4182	B	57	8.25
81	—	D	Z 4182	—	—	8.30

5 (suite⁴) 5. CAS D'UN VEHICULE LEGER.

Dans une section exploitée au block semi-automatique, les véhicules légers circulent comme les trains, c'est-à-dire sans annonce si l'entrée et la sortie de la section sont commandées d'un même poste et avec annonces d'identification si l'entrée et la sortie de la section sont commandées de postes différents.

Dans ce deuxième cas, que la section exploitée au block semi-automatique soit ou non suivie immédiatement d'un tronçon exploité au block automatique, l'admission du mouvement qui suit le véhicule léger est subordonnée à l'échange des annonces suivantes :

- a) les annonces D-Dz pour la section ou l'ensemble de la section et du tronçon contigu suivant le cas, parcouru par le véhicule léger;
- b) les annonces A-B pour le mouvement qui suit.

Lorsque ce mouvement entre dans la section, l'annonce d'identification est échangée normalement.

CHAPITRE IV.

DERANGEMENTS.

6 A. OBSERVATION DU DERANGEMENT.

Un dérangement affectant le block semi-automatique peut se manifester sous deux formes suivant le moyen employé :

- 1) Le voyant du relais RO reste rouge ;
- 2) Un au moins, des voyants de circuit de voie est rouge.

7 B. MODE D'EXPLOITATION EN CAS DE DERANGEMENT.

Deux cas sont à envisager :

1. IL EST POSSIBLE DE S'ASSURER QUE LA SECTION EST LIBRE.

- a) par constatation dans la voie ou
- b) par réception du block de sortie de l'annonce **D** du dernier parcours donné en réponse à l'annonce "Circuit de voie dérangé".

Si le déblocage est matérialisé par un RO, le déplombage et l'actionnement d'un dispositif de secours permettent d'ouvrir le grand signal d'arrêt ; dans tous les autres cas, un S 422 est délivré au conducteur, (RGS, fascicule IV, titre II).

2. IL N'EST PAS POSSIBLE DE S'ASSURER QUE LA SECTION EST LIBRE OU LE TEMPS D'ATTENTE DE L'ANNONCE DE LIBERATION SERAIT TROP LONG.

Un S 378 valable jusqu'au pied du premier grand signal d'arrêt suivant et un S 422 sont délivrés au conducteur, soit de la main à la main, soit par téléphone.

RGS
FASCICULE II.

**BLOCK-SYSTEM ET BLOCAGE DU SENS
DE CIRCULATION.**

TITRE VIII. BLOCK AUTOMATIQUE.

CHAPITRE I.

GENERALITES.

1 A. PRINCIPES.

Le block automatique est un block à voie ouverte ; il a pour but de supprimer toute intervention manuelle y compris l'ouverture et la fermeture des signaux.

2 B. MOYENS EMPLOYES.

1. SIGNAUX.

Un tronçon de ligne exploité au block automatique est généralement divisé en plusieurs sections dont l'entrée est commandée par un signal lumineux à fermeture automatique au premier essieu.

2. CIRCUITS DE VOIE.

Le tronçon doit être couvert dans son entièreté par des circuits de voie.

L'état libre des circuits de voie d'une section autorise l'ouverture du signal de block couvrant cette section et l'état d'occupation d'un de ces circuits de voie provoque la fermeture de ce signal.

3. ANNONCES.

a) Cas général.

Pour chaque mouvement, il est échangé une annonce d'identification simple ou spécialisée (RGS, fascicule II, titre VII) enregistrée dans un carnet S 478 d ou S 478 e.

Cette annonce est échangée entre les blocks encadrant le tronçon, mais transite par les blocks intermédiaires éventuels. En cas de fusion de deux tronçons par mise en tracé permanent d'un block (point C ci-après), elle peut ou non continuer à transiter par ce block.

L'IL des blocks concernés indique le moment auquel l'annonce doit être émise.

Il n'est fait aucune annonce s'il existe un dispositif d'annonce automatique des trains complété par un enregistreur qui fournit l'archive des mouvements expédiés sur le tronçon.

Les blocks intermédiaires en service peuvent, avec l'accord de l'IPX, être dispensés des inscriptions.

2 (suite)

b) Cas des véhicules légers (*).

Lorsque une section de block automatique est occupée par un véhicule léger, le fonctionnement correct des circuits de voie n'est pas garanti; il en résulte que la protection de ce véhicule par un signal automatique doit être considérée comme inexistante.

En conséquence, le mode d'exploitation suivant doit être utilisé :

- un véhicule léger est admis à circuler dans un tronçon muni de signaux automatiques comme prévu en a) ci-avant;
- l'admission du mouvement qui suit le véhicule léger est subordonnée à l'échange des annonces D - Dz pour tout le tronçon parcouru par le véhicule léger et à l'échange des annonces A - B pour le mouvement qui suit;
- lorsque ce mouvement entre dans le tronçon, l'annonce d'identification est échangée normalement.

3

C. TRACE PERMANENT.

Il a pour but de rendre automatique la commande d'un signal. Il réalise, de ce fait, la transformation du mode d'exploitation d'une section de block semi-automatique en block automatique.

1. ETABLISSEMENT DU TRACE PERMANENT.

L'Instruction Professionnelle du block décrit les moyens mis en œuvre et l'IL précise la procédure réglementaire à respecter.

Les cas suivants peuvent être d'application :

1.1. Les annonces d'identification continuent à être échangées.

Aucune annonce spéciale ne doit être faite.

1.2. Les annonces d'identification ne sont plus échangées.

Le desservant du poste doit en avertir les deux blocks qui l'encadrent, par les annonces CPB A - CPBz A (pour la voie A) et CPB B - CPBz B (pour la voie B) en spécifiant éventuellement le n° de la ligne ou par les annonces CPB L... - CPBz L... (pour toutes les voies de la ligne).

Les extraits des S 478 e ci-après indiquent la façon d'inscrire ces annonces dans le cas où le block 2 ne doit plus recevoir les identifications des parcours sur voie B.

S 478 e du block 1.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
		Heure		Retransmission de l'annonce		Heure de passage
			N°	Heure		
10	-	-	E 131	90	21.53	21.53
48	24	CPB B	Block 2/1	CPBz B	48	21.58

(*) Sont assimilés à un véhicule léger, un tracteur lourd remorquant au moins un véhicule léger et un convoi dont les derniers véhicules ont des bandages rouillés.

3 (suite) S 478 e du block 2.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
		Heure		Retransmission de l'annonce		
		N°	Heure			
90	10	21.53	E-131	56	21.57	21.58
24	24	CPB.B	Block 2/1	CPBz.B	48	21.58
8	8	CPB.B	Block 2/3	CPBz.B	88	21.59

S 478 e du block 3.

N°	Annonce		TRAIN	Réponse		Heure
	N°	Nature		Nature	N°	
		Heure		Retransmission de l'annonce		
		N°	Heure			
56	90	21.57	E-131	-	-	-
88	8	CPB.B	Block 2/3	CPBz.B	88	21.59

2. RETOUR A LA SITUATION INITIALE.

2.1. Reprise des annonces des trains.

Le desservant en avertit les deux blocks qui l'encadrent, par les annonces NCPB A - NCPBz A (pour la voie A) et NCPB B - NCPBz B (pour la voie B), en spécifiant éventuellement le n° de la ligne ou par l'annonce NCPB L... - NCPBz L... (pour toutes les voies de la ligne). Ces annonces s'inscrivent dans les S 478 de la même manière que les annonces CPB - CPBz explicitées ci-avant.

2.2. Destruction du tracé permanent.

Il suffit d'appliquer sans formalité spéciale les prescriptions de l'Instruction Professionnelle.

4 D. MISE HORS SERVICE D'UN BLOCK INTERMEDIAIRE APRES ETABLISSEMENT DU TRACE PERMANENT.

1. BLOCK NE COMPORTANT PAS D'AIGUILLAGE A MANŒUVRE ELECTRIQUE EQUIPE D'UN DISPOSITIF DE VERROUILLAGE A DISTANCE.

1.1. Mise hors service.

Il est procédé comme indiqué au RGS, fascicule II, titre I.

1.2. Remise en service.

Il est procédé comme au point 1.1. ci-avant.

4 (suite)

2. BLOCK COMPORTANT DES AIGUILLAGES A MANŒUVRE ELECTRIQUE EQUIPES D'UN DISPOSITIF DE VERROUILLAGE A DISTANCE.**2.1. Appareils complémentaires indispensables.**

Ils comprennent :

- un dispositif de verrouillage à distance des aiguillages à manœuvre électrique intervenant dans les itinéraires qui peuvent être parcourus durant la période de mise hors service du block ;
- pour chaque aiguillage, une indication optique du verrouillage à distance et du déverrouillage ;
- une indication optique globale pour le verrouillage de tous les aiguillages des itinéraires précités.

2.2. Mise hors service.

Elle nécessite le verrouillage des aiguillages et l'obtention du contrôle de ce verrouillage en plus des opérations ordinaires concernant le tracé et l'enclenchement des itinéraires, les annonces et le placement de la pancarte d'information de la mise hors service (RGS, fascicule II, titre I).

2.3. Remise en service.

Les opérations proprement dites ne peuvent être entamées que lorsque, par observation du TCO, la certitude est acquise que les circuits de voie du complexe d'aiguillages sont libres ainsi que les zones d'approche des signaux fonctionnant automatiquement ; cette dernière condition tombe si les signaux sont fermés.

Ces conditions étant réalisées, les aiguillages peuvent être déverrouillés et la suite des opérations effectuée (annonces, enlèvement de la pancarte).

CHAPITRE II.

PARCOURS LOCAUX.

5 A. REMARQUE PRELIMINAIRE.

Les dispositions de ce chapitre sont applicables dans les conditions et circonstances prévues au RGE, 123.20.

6 B. DESSERTE D'UNE INSTALLATION INTERMEDIAIRE.

1. GENERALITES.

Ces installations sont réalisées de façon à assurer toutes les conditions de sécurité requises, que la desserte se fasse à voie normale ou à contre-voie.

Dans chaque block ou poste concerné, l'Instruction Professionnelle décrit les moyens mis en œuvre et l'IL précise la procédure réglementaire à observer.

2. BLOCK-SYSTEM.

Il n'est échangé des annonces que dans le cas où l'autre block d'about du tronçon doit intervenir dans les opérations de desserte ou recevoir le mouvement après desserte.

3. PENETRATION DANS LES SECTIONS.

Dans tous les cas, le signal de block est ouvert.

4. PROTECTION DU MOUVEMENT ASSURANT LA DESSERTE.

Elle est assurée par le dernier signal non permissif (ou rendu non permissif) maintenu fermé.

5. PROTECTION DE LA GARE VERS LAQUELLE LE MOUVEMENT SE DIRIGE.

Elle est assurée par le grand signal fixe existant maintenu fermé. L'entrée éventuelle en gare est autorisée par l'ouverture de ce signal fixe (de voie normale ou de contre-voie).

7 C. OPERATIONS SANS DESSERTE D'INSTALLATION INTERMEDIAIRE.

1. CIRCULATION A VOIE NORMALE.

1.1. Parcours complet entre 2 gares voisines.

Hormis les mesures prévues au RGE, 123.20, aucune mesure particulière n'est à prendre.

7 (suite¹)

1.2. Parcours incomplet entre 2 gares voisines.

a) DEPART DE LA GARE.

Que le parcours rebrousse à la gare de départ ou qu'il soit mis hors rails en pleine voie, le départ est autorisé par l'ouverture du signal de block.

b) DEPART D'UN POINT EN PLEINE VOIE.

Les 2 blocks encadrant le point de mise sur rails doivent échanger l'annonce **D - Dz** du dernier train ayant circulé sur la voie ; le block d'amont munit d'un dispositif d'attention, le levier du signal de block en position normale.

L'autorisation de mise sur rails peut alors être donnée.

Le block d'amont lance l'annonce d'identification si le mouvement doit atteindre le block d'aval.

2. CIRCULATION A CONTRE-VOIE.

2.1. Tronçon équipé du BSRM.

On ne peut circuler à contre-voie, sous le régime du BSRM, que dans les cas prévus au RGS, fasc. II, titre X, Chapitre III.

En outre, pour les parcours locaux, le sens de circulation à voie normale ne peut être bloqué que dans le seul cas où **simultanément** :

- le tronçon doit être entièrement parcouru;
- le parcours autorise, pendant toute sa durée, le maintien des mesures de sécurité contrôlées par le BSRM.

Dans tous les autres cas, il est procédé comme au point 2.2. ci-après.

2.2. Tronçon non équipé du BSRM.

Que le parcours entre deux gares voisines soit complet ou non, après échange entre les blocks desservant ces deux gares des annonces **D - Dz** relatives au dernier mouvement ayant circulé à voie normale, il est fait application des dispositions des articles 25 et 26 du RGS, fascicule II, titre II, en considérant que toutes les sections comprises entre les deux blocks sont fusionnées en une seule.

Dans ces conditions, les postes intermédiaires éventuels n'interviennent que pour la retransmission des annonces de block et la délivrance d'ordres de franchissement ou le remplacement du signal mobile d'arrêt par un signal mobile de passage.

3. PROTECTION DES PN.

3.1. PN gardés.

Le block d'amont, par rapport au sens du parcours, doit annoncer le mouvement aller au(x) PN gardé(s).

Si un rebroussement est prévu, il appartient au garde-barrière d'implanter derrière le mouvement, lors de l'aller, et à 50 mètres du PN, un signal mobile d'arrêt appuyé d'un pétard.

7 (suite²)

3.2. PN automatiques.

Indépendamment des prescriptions du chapitre IX du RGS VI-III relatives à la délivrance d'un S 379, il y a lieu de se conformer aux directives suivantes :

3.2.1. PARCOURS DESSERVANT UNE INSTALLATION INTERMEDIAIRE.

Il n'y a aucune précaution spéciale à prendre, l'appareillage devant, dans tous les cas, assurer un fonctionnement correct de ces PN.

3.2.2. PARCOURS NE DESSERVANT PAS D'INSTALLATION INTERMEDIAIRE.

a) DEPART A CONTRE-VOIE AVEC OU SANS REBROUSSEMENT VERS LE POINT DE DEPART.

1) il n'y a pas de rebroussement et il y a blocage du sens de circulation dans les conditions prescrites au 2.1. ci-dessus.

Aucune précaution spéciale n'est à prendre.

2) il n'y a pas de rebroussement, mais le sens de circulation n'est pas bloqué.

Avant d'autoriser l'entrée dans une section de block, un S 379 est remis au conducteur, pour les PN abordés à contre-voie dans la section.

3) il y a rebroussement.

Un S 379 doit être remis au conducteur comme 2) ci-dessus.

b) DEPART A VOIE NORMALE AVEC REBROUSSEMENT A CONTRE-VOIE.

Avant d'autoriser le départ, un S 379 est remis au conducteur, pour les PN qui seront abordés à contre-voie lors du rebroussement.

Ce document est complété :

- dans les colonnes 4 et 5 par les éléments figurant au tableau de repérage des PN, pour le sens de circulation emprunté lors du retour;
- dans la case "Le conducteur" par la mention: "valable uniquement pour le rebroussement".

Lorsque le rebroussement a lieu engin moteur en queue, le S 379 doit être paraphé par l'agent d'escorte.

CHAPITRE III.

ANNONCE AUTOMATIQUE DES TRAINS.

- 8 Si les installations sont équipées d'un dispositif d'annonce automatique des trains (AAT), la desserte en est décrite dans l'Instruction Professionnelle du block.

CHAPITRE IV.

ANNONCES AUX PN GARDES.

9

Les annonces aux PN gardés se font conformément aux prescriptions du RGS, fascicule VI, titre III.

