

CHEMINS DE FER JURA-SIMPLON

INSTRUCTION

concernant le

B L O C - S Y S T È M E

entre

PALÉZIEUX et CHEXBRES

Double voie.

Du 1^{er} mai 1902.



CHEMINS DE FER JURA-SIMPLON
EXPLOITATION

INSTRUCTION

CONCERNANT LE

B L O C - S Y S T È M E

ENTRE

PALÉZIEUX ET CHEXBRES

Double voie.

(Système Siemens & Halske)

Du 1^{er} mai 1902.



LAUSANNE
IMPRIMERIE H. VALLOTTON & TOSO
2, rue de la Louve, 2.

1902

SOMMAIRE



Chap.	Art.	Page
I. But et nature des installations	1- 3	3
II. Signaux à observer par les trains	4- 6	4
III. Description et manœuvre des appareils électriques et des signaux	7-13	6
IV. Signaux transmis par la sonnerie	14-15	11
V. Position normale des voyants et des signaux	16	12
VI. Emploi des appareils		13
1. Trains pairs	17	13
2. Trains impairs	18	14
3. Trains de nuit.	19	16
4. Retour du Corbéron à Chexbres des machines haut-le-pied ou continuation jusqu'à Palézieux	20	17
5. Trains de matériaux	21	21
6. Circulation à contre-voie	22	22
7. Protection des trains arrêtés en pleine voie	23	22
8. Irrégularités. Dérangements.	24	23
9. Prescriptions et recommandations diverses	25	25
10. Entretien des appareils	26	26



INSTRUCTION

CONCERNANT LE

B L O C - S Y S T È M E

ENTRE

PALÉZIEUX ET CHEXBRES

(Double voie)

Du 1^{er} mai 1902.

I

But et nature des installations.

ARTICLE PREMIER.

Des **appareils de bloc** servant à régler l'intervalle entre les trains en marche sont installés aux gares de Palézieux et Chexbres ainsi qu'au poste du Corbéron (km. 16.509). Ce poste intermédiaire divise en deux **sections de bloc** le parcours de Palézieux à Chexbres.

Sur ce parcours, les trains ne doivent pas se succéder à une distance inférieure à celle existant entre les postes de bloc. Aucun train ne doit par conséquent être expédié sur une section avant que le train qui le précède dans la même direction en soit sorti.

A cet effet, les postes de bloc sont munis de signaux rendus solidaires les uns des autres par des communications électriques.

Un train qui parcourt la section de ligne comprise entre deux postes de bloc est **bloqué**, c'est-à-dire que le signal d'entrée de cette section couvre ce train en arrière. Un nouveau train qui suit doit observer ce signal et faire arrêt jusqu'à ce que la voie libre lui ait été donnée par ce signal.

ART. 2.

Les trains circulant dans le sens Chexbres-Palézieux sont appelés **trains impairs**, ceux se dirigeant dans le sens Palézieux-Chexbres **trains pairs**.

ART. 3.

Le poste du Corbéron est desservi par un garde stationnaire relevant de la gare de Palézieux.

Cet agent notera tous les trains qui auront dû faire arrêt à son poste. Il en fera rapport écrit au chef de gare dont il relève.

II

Signaux à observer par les trains.

ART. 4.

Indépendamment des disques de protection, les trois postes sont pourvus des signaux de bloc ci-après indiqués.

Gare de Palézieux :

Un sémaphore (signal de sortie) placé à 440 mètres de la gare, à gauche de la voie dans le sens Palézieux-Chexbres.

Poste du Corbéron :

Deux sémaphores placés vis à vis l'un de l'autre à 60 mètres du poste, côté Chexbres. Ces deux signaux sont à gauche de la voie par rapport au sens de la marche des trains qui doivent les observer.

Gare de Chexbres :

Un sémaphore (signal de sortie) placé à 290 mètres de la gare, à gauche de la voie dans le sens Chexbres-Palézieux.

ART. 5.

Les signaux donnés par les sémaphores sont indiqués aux articles 29 et 35 du règlement général des signaux.

ART. 6.

Lorsqu'ils sont à l'arrêt, les sémaphores ne peuvent être franchis, sans autorisation spéciale, que par les trains en manœuvre dans les gares.

L'autorisation de franchir un sémaphore fermé est donnée par le chef du poste respectif, au moyen d'un bulletin détaché d'un carnet à souche (formul. n° 783^b), remis au mécanicien et au chef de train. Ce bulletin est signé par le chef de gare et il en est donné quittance sur la souche.

III

Description et manœuvre des appareils électriques et des signaux.

ART. 7.

Les appareils de bloc sont reliés entre les postes par deux fils spéciaux.

Chaque appareil se compose essentiellement d'une **caisse en fonte** contenant un mécanisme électrique, notamment un inducteur mû par une **manivelle** placée à droite de la caisse. Cette caisse est percée, à sa partie antérieure, de deux ou quatre lunettes, derrière chacune desquelles se trouve un secteur mobile dont la moitié est blanche et l'autre moitié rouge. Suivant la position occupée par ce secteur, la lunette de l'appareil laisse apparaître un **voyant** blanc ou rouge. Lorsqu'il est **rouge**, le voyant indique que la section à laquelle il se rapporte est **bloquée**; lorsqu'il est **blanc**, le voyant indique au contraire que la section est **débloquée** et par conséquent qu'elle est libre.

Les appareils de Palézieux et Chexbres ont deux voyants, celui du Corbéron en a quatre.

A chacun des voyants correspond une tige verticale (verrou) dont l'extrémité supérieure est fixée à un **levier** ou **bouton bloqueur** placé au-dessus de la caisse. Au Corbéron, les deux tiges et les deux leviers ser-

vant à la même direction sont solidaires, mais peuvent être rendus indépendants au moyen d'une clef spéciale (voir art. 20).

Les **treuils de manœuvre** des signaux reliés à l'appareil de bloc sont adaptés au-dessous de celui-ci.

Chaque appareil possède en outre pour chaque direction :

Une **sonnerie électrique** munie d'un clapet sur lequel est inscrit le nom du poste qui a sonné. Ce clapet tombe chaque fois que la sonnerie a fonctionné ; il doit être recroché à la main ;

Un **bouton avertisseur** placé au-dessus et en arrière du levier bloqueur ;

Un **parafoudre** ;

Une **pile Leclanché** de 8 à 10 éléments.

ART. 8.

Les lunettes des appareils sont numérotées. Des inscriptions et des flèches, peintes au-dessous de chaque lunette, indiquent le sens de la marche des trains et la section de ligne auxquels cette lunette se rapporte. Ces inscriptions font règle aussi pour les leviers ou boutons bloqueurs.

Les lunettes nos 1 et 1^a commandent la circulation dans le sens pair et les lunettes nos 2 et 2^a dans le sens impair.

Au Corbéron, les voyants 1 et 2 s'appliquent à la

section en avant et les voyants 1^a et 2^a à la section en arrière par rapport au sens de la circulation.

ART. 9.

Pour faire fonctionner la sonnerie du poste voisin, il faut peser à **fond** sur le bouton avertisseur et tourner **en même temps** la manivelle de l'inducteur (voir article 14).

Pour bloquer ou débloquer les signaux, il faut peser à **fond** sur le levier bloqueur et tourner **en même temps** la manivelle de l'inducteur jusqu'à ce que la face rouge ou blanche des voyants correspondants apparaisse **entièrement**; on doit toujours, pour cette opération, tourner la manivelle *au moins huit fois*.

On évitera avec soin de frapper sur les boutons.

La manivelle doit être manœuvrée sans précipitation.

Le blocage d'un poste à la sortie d'une section a pour effet de débloquer le poste précédent, soit de libérer le signal d'entrée de cette section et d'annoncer en même temps le départ du train au poste suivant.

ART. 10.

A Palézieux, l'appareil électrique de bloc est placé dans le pavillon de la manœuvre centrale et fait partie du système d'enclenchement des aiguilles et signaux de cette gare. A Chexbres, l'appareil est à l'intérieur du bâtiment aux voyageurs; il est de même solidarisé avec l'appareil d'enclenchement.

Dans ces deux postes, le bloc est relié mécaniquement au disque de protection et au sémaphore de sortie.

Au Corbéron, l'appareil est placé dans une guérite et est relié mécaniquement aux deux sémaphores du poste.

Les sémaphores ne peuvent être mis à voie libre que si l'appareil est débloqué.

ART. 11.

Les sémaphores de Palézieux et de Chexbres et le sémaphore de la voie paire du Corbéron sont pourvus d'une pédale de **fermeture automatique** au passage des trains.

Un **levier d'isolement** permet de donner au bras des sémaphores des trois postes une position verticale, c'est-à-dire d'effacer ce signal et d'isoler la pédale dans certains cas (voir articles 19 et 24).

ART. 12.

Les leviers ou boutons bloqueurs n^{os} 1 et 2 de chacun des trois postes (voir art. 8) communiquent avec un **contact de rail** dont le but est d'empêcher les agents de débloquer la section occupée par un train avant que ce train ait franchi le signal qui doit le couvrir dans la section suivante.

A Palézieux et à Chexbres ce contact est placé vers la pointe de la première aiguille de la voie parcourue par les trains arrivants ; au Corbéron il se trouve

à environ 300 mètres au delà du sémaphore auquel il se rapporte.

Le contact électrique n'a d'action sur l'appareil de bloc qu'autant que le treuil de manœuvre du signal auquel il s'applique est en position de voie libre ; il est par conséquent nécessaire, lors de l'arrivée ou du passage d'un train, de ne refermer le signal, soit de ne remettre le treuil en position d'arrêt, que lorsque ce train a atteint le contact. L'inobservation de cette règle aurait pour conséquence de rendre impossible le déblocage de la section devenue libre.

Outre les contacts de rail indiqués ci-dessus le Corbéron en possède deux autres : le premier sur la voie paire, à 30 mètres en arrière de l'aiguille de la diagonale ; il est relié au levier 1^a du bloc, le second sur la voie impaire à quelques mètres en avant du sémaphore, relié au levier 2^a. Ces deux contacts ont le même but que ceux déjà mentionnés mais leur fonction est limitée aux cas de retour du Corbéron à Chexbres ou de continuation jusqu'à Palézieux des machines haut-le-pied (voir art. 20).

Le fonctionnement des contacts de rail est contrôlé soit par une sonnerie, soit par un petit voyant placé au-dessous des lunettes correspondantes de chaque appareil de bloc. Ce voyant est normalement rouge ; il devient blanc par le passage d'un train sur le contact et est ramené au rouge par l'opération du blocage.

ART. 13.

Toute rupture de scellés doit être portée immédiatement à la connaissance de l'inspection des télégraphes à Lausanne.

IV

Signaux transmis par la sonnerie.

ART. 14.

Sonnerie n° 1. — Annonce d'un train.

Ce signal consiste en une sonnerie prolongée (—) et se transmet au moyen de cinq tours consécutifs de la manivelle.

Il sert à annoncer au poste suivant le départ d'un train.

Sonnerie n° 2. — Accusé de réception, attente. Ce signal consiste en un coup bref de sonnerie (■) et se transmet au moyen d'un tour de manivelle.

Il sert : 1° à accuser réception de l'annonce d'un train après le blocage du poste précédent et 2° à répondre, dans certains cas, au signal n° 3.

Sonnerie n° 3. — Attention. Ce signal consiste en cinq coups brefs de sonnerie (■ ■ ■ ■ ■) et

se transmet au moyen de **cinq tours** de manivelle séparés par des intervalles d'environ une seconde.

Il a pour but d'attirer l'attention du poste qui tarderait à se bloquer ou qui aurait négligé d'accuser réception de l'annonce d'un train.

ART. 15.

Le clapet de la sonnerie doit être recroché :

- a) Pour les signaux n^{os} 2 et 3, immédiatement après leur réception ;
- b) Pour le signal n^o 1, dès que le train annoncé est arrivé.

V

Position normale des voyants et des signaux.

ART. 16.

En position normale, tous les voyants des appareils de bloc présentent leur face **blanche**.

Les signaux d'entrée et de sortie de tous les postes, à l'exception du disque du Corbéron, sont **fermés**.

VI

Emploi des appareils.

1. Trains pairs.

ART. 17.

1. Avant le départ ou le passage d'un train l'agent du poste de Palézieux ouvre le sémaphore de sortie.

2. Dès que le train a franchi ce sémaphore (dont le bras s'est abaissé automatiquement au passage des véhicules sur la pédale), le dit agent tourne à l'arrêt le levier de manœuvre correspondant, transmet au Corbéron la sonnerie n° 1 et se bloque au moyen du bouton bloqueur 1 de son appareil.

Cette opération a pour effet d'assurer l'enclenchement du sémaphore de Palézieux et de faire apparaître la face rouge des voyants 1 de l'appareil de Palézieux et 1^a de l'appareil du Corbéron.

3. Dès que son voyant 1^a est devenu rouge, le Corbéron accuse réception à Palézieux par la sonnerie n° 2 et, si rien ne s'y oppose, ouvre son sémaphore.

4. Quand le train a dépassé le contact électrique qui suit le sémaphore, dont l'aile s'est abaissée au passage du train, le Corbéron remet à l'arrêt le treuil du sémaphore, avertit Chexbres par la sonnerie n° 1

et se bloque au moyen du levier bloqueur correspondant au voyant 1 de son appareil.

Cette opération a pour résultat d'enclencher le sémaphore du Corbéron, de libérer le sémaphore de Palézieux et de faire apparaître la face blanche des voyants 1^a du Corbéron et 1 de Palézieux, et la face rouge des voyants 1 du Corbéron et de Chexbres. La couleur des voyants indique aux postes intéressés que la section Palézieux-Corbéron est libre et la section Corbéron-Chexbres occupée.

5. Dès que le voyant 1 de son appareil est devenu rouge, Chexbres accuse réception au Corbéron par la sonnerie et, si rien ne s'y oppose, ouvre le disque pour recevoir le train annoncé.

6. Après l'entrée du train, lorsque celui-ci a franchi le contact électrique, Chexbres referme le disque et se bloque au moyen du levier 1, opération qui a pour effet de libérer le sémaphore du Corbéron et de ramener la face blanche des voyants 1 de Chexbres et Corbéron.

A ce moment, et aussi longtemps qu'aucun train n'est expédié, les appareils se trouvent de nouveau dans leur position normale.

2. Trains impairs.

ART. 18.

1. Avant le départ ou le passage d'un train, l'agent du poste de Chexbres ouvre le sémaphore de sortie.

2. Dès que le train a franchi le sémaphore (dont le bras s'est abaissé automatiquement au passage des véhicules sur la pédale), le dit agent tourne à l'arrêt la manivelle de manœuvre correspondante, avertit le Corbéron par la sonnerie n^o 1 et se bloque au moyen du bouton 2 de son appareil.

Cette opération a pour effet d'assurer l'enclenchement du sémaphore de Chexbres et de faire apparaître la face rouge des voyants 2 de Chexbres et 2^a du Corbéron.

3. Dès que son voyant 2^a est devenu rouge, le Corbéron accuse réception à Chexbres par la sonnerie n^o 2 et, si rien ne s'y oppose, ouvre son sémaphore.

4. Quand le train a dépassé le contact électrique qui suit le sémaphore, le Corbéron remet à l'arrêt le treuil du sémaphore, avertit Palézieux par la sonnerie n^o 1 et se bloque au moyen du levier bloqueur correspondant au voyant 2 de son appareil.

Cette opération a pour résultat d'enclencher le sémaphore du Corbéron, de libérer le sémaphore de Chexbres, et de faire apparaître la face blanche des voyants 2^a du Corbéron et 2 de Chexbres, et la face rouge des voyants 2 du Corbéron et de Palézieux. La couleur des voyants indique aux postes intéressés que la section Chexbres-Corbéron est libre et la section Corbéron-Palézieux occupée.

5. Dès que le voyant 2 de son appareil est devenu rouge, Palézieux accuse réception au Corbéron par la

sonnerie et, si rien ne s'y oppose, ouvre le disque pour recevoir le train annoncé.

6. Après l'entrée du train, lorsque celui-ci a franchi le contact électrique, Palézieux ferme le disque et se bloque au moyen du bouton 2, opération qui a pour effet de libérer le sémaphore du Corbéron et de ramener la face blanche des voyants 2 de Palézieux et du Corbéron.

A ce moment, et aussi longtemps qu'aucun train n'est expédié, les appareils se trouvent de nouveau dans leur position normale.

3. Trains de nuit.

ART. 19.

Les appareils de bloc du tronçon Chexbres-Palézieux ne sont pas desservis pour les trains de nuit désignés spécialement à chaque changement d'horaire.

Pour le service de nuit on observe les mesures suivantes :

- a) *Sémaphores*. — Après le départ ou le passage du dernier train du service de jour, et après s'être bloqué comme d'habitude, chaque poste doit, à l'aide du levier mentionné à l'art. 11, placer dans la position **verticale** le bras de son ou de ses sémaphores, puis en

éteindre les feux. Cette position signifie que le signal est momentanément annulé.

Le matin, à l'ouverture du service de jour, les sémaphores sont remis dans leur position normale (**arrêt**) au moyen du même levier. (Voir art. 11).

Le levier d'isolement des sémaphores doit, après chacune des opérations prescrites ci-dessus, être verrouillé et la clef remise ou rester entre les mains de l'agent chargé de l'expédition des trains.

b) *Disques de Chexbres et Palézieux.* — Le disque de protection de chacune de ces deux gares est ouvert après le déblocage de la section à l'arrivée du dernier train du service de jour. Il doit être refermé le matin à la reprise du service.

4. Retour du Corbéron à Chexbres des machines haut-le-pied ou continuation jusqu'à Palézieux.

ART. 20.

Les machines de renfort ayant poussé en queue certains trains jusqu'au Corbéron doivent, suivant le cas, rentrer à Chexbres par la voie normale ou continuer jusqu'à Palézieux.

A cet effet les deux voies sont reliées au Corbéron

par une diagonale dont les aiguilles sont enclenchées avec le sémaphore commandant la voie des trains impairs et avec un disque de protection placé à 130 mètres du poste, côté Palézieux, à gauche de la voie dans le sens Palézieux-Chexbres. Ce disque, qui s'adresse aux trains pairs, est lui-même rendu solidaire de l'appareil de bloc au moyen d'un double verrou électrique adapté au treuil et actionné d'une part par le voyant 1^a et d'autre part par le contact de rail qui suit le sémaphore s'adressant aux trains pairs.

Le disque n'est utilisé que pour la manœuvre sur la diagonale. Les aiguilles de cette dernière ne peuvent être faites que si le sémaphore et le disque avec lesquels elles sont enclenchées sont fermés.

Normalement, le disque est ouvert ; il est verrouillé dans cette position et ne peut se fermer, toutes les fois et aussi longtemps que le voyant 1^a est rouge, c'est-à-dire que la section de bloc Palézieux-Corbéron de la voie paire est occupée. Une fois fermé, le disque est de même verrouillé et ne peut être remis à voie libre que si le verrou a été actionné par le passage d'un train (machine) sur le contact de rail indiqué plus haut et si le sémaphore de la voie paire est dans la position d'arrêt.

L'appareil électrique de bloc du Corbéron est disposé de telle façon que les leviers correspondant aux voyants 1/1^a et 2/2^a peuvent, à l'aide d'une clef spéciale, être rendus indépendants l'un de l'autre, afin de permettre de bloquer la section en avant sans dé

bloquer la section en arrière. La serrure respective étant ouverte, le levier 1 peut être abaissé seul ; par contre le levier 1^a ne peut s'abaisser sans entraîner avec lui le levier 1. De même pour le côté opposé : le levier 2 peut être manœuvré seul tandis que le levier 2^a ne peut jamais être abaissé sans le levier 2.

Retour à Chexbres. Pour le retour à Chexbres d'une machine de renfort on procède de la manière suivante :

1. La machine qui a poussé le train doit faire arrêt au delà de la pointe de l'aiguille de la diagonale.

2. Quand le train a dépassé le contact qui suit le sémaphore, le stationnaire ferme ce signal et bloque son appareil comme à l'ordinaire. Le train et la machine isolée sont donc couverts par le sémaphore et un nouveau train peut partir de Chexbres.

3. Après s'être assuré qu'aucun train ne circule ou n'est annoncé sur la section Palézieux-Corbéron de la voie paire, le stationnaire ferme le disque et dispose les aiguilles de la diagonale pour la manœuvre.

4. Dès que la machine est sur la voie paire, où elle attend devant le sémaphore l'ordre de départ, les aiguilles sont remises dans leur position normale.

5. Si la voie est libre, le garde-bloc ouvre le sémaphore et expédie la machine.

6. Lorsque celle-ci a atteint le contact électrique de rail placé au delà du sémaphore, l'agent qui, entre temps, a rompu la dépendance des deux sections de bloc de la voie paire remet à l'arrêt le treuil du sémaphore, annonce à Chexbres le départ et bloque électriquement la section Corbéron - Chexbres au moyen du levier 1.

Aussitôt après cette opération la clef doit être retirée de la serrure.

7. Le disque est remis à voie libre et, à partir de ce moment, tout est rentré dans l'état normal.

Continuation jusqu'à Palézieux. On procède comme suit :

1. La machine ayant poussé le train doit faire arrêt devant la guérite du garde-bloc où elle attend l'ordre de continuer sa marche.

2. Quand le train a dépassé le contact de rail qui suit le sémaphore, le stationnaire, **après avoir, à l'aide de la clef spéciale, rompu la communication électrique entre les deux sections de bloc de la voie impaire**, ferme le sémaphore, annonce le train comme d'habitude et bloque la section Corbéron-Palézieux au moyen du levier 2, puis il retire la clef de la serrure.

3. Dès que le train est arrivé à Palézieux, cette gare débloque la section. Le garde-bloc, qui doit surveiller son appareil avec une attention particulière afin d'en suivre les mouvements, constate que le

voyant 2 est devenu régulièrement blanc. La voie étant par conséquent libre, il donne à la machine l'ordre de départ pour Palézieux par l'émargement de la feuille de marche que doit avoir le mécanicien.

Le sémaphore du Corbéron **ne doit pas être ouvert** pour l'expédition par ce poste, des machines isolées se rendant à Palézieux.

4. Dès que la machine a franchi le contact de rail, le stationnaire du Corbéron annonce le départ et bloque son appareil comme pour un train ordinaire. Par cette opération la section Corbéron-Palézieux est bloquée et la section Chexbres-Corbéron débloquée. Chexbres peut expédier un nouveau train.

Les prescriptions ci-dessus doivent être rigoureusement observées.

5. Trains de matériaux.

ART. 21.

Les appareils de bloc sont desservis pour les trains de matériaux circulant normalement de gare à gare entre Palézieux et Chexbres dans les deux sens. Exceptionnellement, si le train de matériaux ne doit pas se rendre à la station suivante mais s'arrêter en route pour revenir à contre-voie à la station de départ, le chef de transport de ce train ne doit laisser dépasser le poste de bloc du Corbéron qu'après avoir fait faire arrêt complet au sémaphore, même lorsque celui-ci serait à voie libre, et après avoir prévenu le

garde stationnaire qu'il rentrera à contre-voie à la gare de départ. Le sémaphore du Corbéron reste alors **fermé**, le bloc ne devant pas être utilisé, et il est délivré un bulletin autorisant le train à franchir ce signal.

6. Circulation à contre-voie.

ART. 22.

Il n'est rien changé à la manœuvre des appareils de bloc et des signaux lors de circulation temporaire sur une seule voie.

Toutefois, les contacts électriques de rail reliés aux appareils doivent, dans ce cas, être considérés comme nuls et il doit y être suppléé en soulevant avec la main une fois, après l'arrivée ou le passage de chaque train, les petits leviers déclencheurs placés au-dessous des lunettes se rapportant à la direction de ce train.

La circulation à contre-voie n'est d'ailleurs autorisée que moyennant demande télégraphique de voie libre, de gare en gare.

7. Protection des trains arrêtés en pleine voie.

ART. 23.

Les prescriptions réglementaires concernant la protection des trains arrêtés en pleine voie ne sont pas infirmées par la présente instruction.

8. Irrégularités. Dérangements.

ART. 24.

Si le poste qui a expédié un train ne reçoit pas voie libre aussitôt après le temps au bout duquel ce train pouvait et devait, d'après le livret de marche, arriver au poste suivant, il doit interpellé celui-ci par la sonnerie n° 3.

S'il s'agit d'un oubli, le poste interpellé répond en débloquent la section. Si, par contre, la section ne peut pas encore être débloquée par suite d'un retard du train, ce poste répond simplement par la sonnerie n° 2 (attente).

Lorsque, par suite de dérangement de l'appareil ou pour toute autre cause un train est arrêté au sémaphore du Corbéron et que le signal à sonnerie n° 3 répété plusieurs fois est resté sans résultat, ce train peut, après entente entre le chef de train et le stationnaire, continuer sa marche en se conformant aux prescriptions de l'article 42, alinéa 5, du règlement général pour la circulation des trains.

10 minutes après l'arrivée présumée du dit train à la gare suivante, le poste du Corbéron mettra ses sémaphores dans la position verticale et les y maintiendra jusqu'à ce qu'il soit avisé que la cause de l'irrégularité a disparu.

Le chef de train doit, à son arrivée en gare, faire rapport immédiat.

Les trains entre Palézieux et Chexbres ne pourront alors circuler que sur avis de voie libre donné télégraphiquement de gare à gare, à l'arrivée de chaque train, jusqu'à complet rétablissement des communications entre les trois postes.

Lorsque, pour un motif quelconque, le poste du Corbéron ne répond pas au signal n° 3 et ne débloque pas, malgré plusieurs appels, la gare qui doit expédier un train **demande voie libre par télégraphe à la gare suivante**, puis elle met, s'il y a lieu, son sémaphore dans la position verticale et l'y maintient jusqu'au rétablissement des communications du bloc.

Lorsque, dans les postes de Palézieux et de Chexbres, on ne peut pas, après l'arrivée d'un train et après avoir refermé le signal d'entrée, faire apparaître normalement la face blanche du voyant respectif de son propre appareil et par suite débloquer la section, c'est une preuve que le contact électrique de rail n'a pas fonctionné. Pour y remédier, il faut rompre les scellés du petit levier déclencheur qui se trouve sur le devant de la caisse au-dessous du voyant, puis soulever une fois ce levier avec la main.

Le poste du Corbéron procéderait de la même façon, en faisant usage, suivant le cas, du levier déclencheur placé au-dessous des lunettes nos 1 et 1^a ou 2 et 2^a, s'il lui arrivait qu'après le passage d'un train et après avoir remis à l'arrêt le treuil de son sémaphore il ne puisse pas abaisser le levier bloqueur correspondant à la direction de ce train.

9. Prescriptions et recommandations diverses.

ART. 25.

Le treuil de manœuvre des sémaphores s'enclenche automatiquement chaque fois qu'il est mis à l'arrêt. Une fois fermé, le sémaphore ne peut être réouvert que sur l'intervention du poste suivant et à la condition expresse que le blocage électrique ait été régulièrement fait.

Un poste ne peut du reste bloquer son appareil que si le poste précédent s'est lui-même bloqué.

Il est donc indispensable de se bloquer immédiatement après que le train a franchi le sémaphore de sortie, soit le contact de rail qui suit ce signal.

Les leviers et boutons bloqueurs se verrouillent d'eux-mêmes chaque fois qu'ils sont abaissés. Il faut éviter de les manœuvrer intempestivement.

Le bras du sémaphore ne doit, dans les cas prescrits, être mis dans la position verticale que lorsque le treuil de manœuvre respectif est tourné à l'arrêt ; il ne doit être remis dans la position normale qu'au moyen du levier d'isolement. Tout mouvement du treuil pendant que le bras est dans la position verticale aurait pour conséquence de disloquer la transmission, de faire tomber le bras à l'arrêt et de rendre l'ouverture du sémaphore impossible.

La manœuvre des appareils de bloc et des signaux

est interdite à tout agent qui n'y a pas été autorisé par le chef de gare dont relève le poste.

10. Entretien des appareils.

ART. 26.

La surveillance et l'entretien des fils qui relient les postes de bloc incombent aux agents du service de la voie, lesquels doivent observer les instructions en vigueur pour l'entretien des lignes télégraphiques.

L'inspecteur des télégraphes est chargé d'assurer le fonctionnement régulier des appareils. Tout dérangement, de quelque nature qu'il soit, doit lui être immédiatement signalé.

ART. 27.

Tous les agents qui peuvent être appelés, par leurs fonctions, à desservir les appareils du bloc-système, doivent connaître à fond la présente instruction, ainsi que les règlements généraux, dont la stricte observation est rappelée.

Lausanne, le 1^{er} mai 1902.

LA DIRECTION.





