

Ce dernier doit répondre par un avis annonçant la sortie, dès que le train ou la machine a quitté le tunnel (1).

Avant de donner cet avis, le garde doit s'assurer que *le train tout entier* a évacué le tunnel ou bien qu'il s'agit d'une machine circulant isolément.

Il obtiendra cette assurance par la présence du signal d'arrière, allumé ou non, dont doivent être munis tous les trains et machines.

D'autre part, si une machine a dû abandonner pour une cause quelconque tout ou partie de son train sous un tunnel, le conducteur-chef donnera au mécanicien l'ordre écrit de s'arrêter avant d'avoir franchi le poste de sortie du tunnel, pour l'informer de la situation et lui recommander de n'annoncer la sortie du train qu'après le passage de la partie restée sur la voie. Cet ordre sera visé par l'agent du poste.

Le signal avancé protégeant l'entrée est maintenu à l'arrêt pendant *l'intervalle réglementaire*, puis est ouvert après cet intervalle, si le garde d'entrée a reçu l'avis de sortie du tunnel.

ART. 42. — Lorsque, pour une cause quelconque, le garde d'entrée ne reçoit pas en temps utile l'avis de la sortie du tunnel, le signal avancé doit être maintenu à l'arrêt pendant *vingt minutes*.

Toutefois, le garde peut autoriser l'entrée d'un train ou d'une machine *dix minutes* après l'entrée de la machine ou du train précédent, sous la condition de prévenir le conducteur-chef et le mécanicien et de prescrire à ce dernier de marcher sous le tunnel à une vitesse n'excédant pas *quinze kilomètres* à l'heure, en redoublant de précaution.

Dans ce cas, le garde d'entrée remet au mécanicien un bulletin rappelant les recommandations ci-dessus.

2° Réglementation du service du tunnel de Braine-le-Comte (chemins de fer de l'État belge).

I. — SIGNIFICATION DES SIGNAUX.

Les signaux indiqués au croquis ci-joint (fig. 22) sont destinés à fermer :

Cabine I : côté vers Bruxelles (Midi).

- 1° Le signal à distance *a* et le sémaphore à une palette A, la voie d'arrivée de Bruxelles (Midi);
- 2° Le sémaphore à une palette B, la direction vers Bruxelles (Midi);

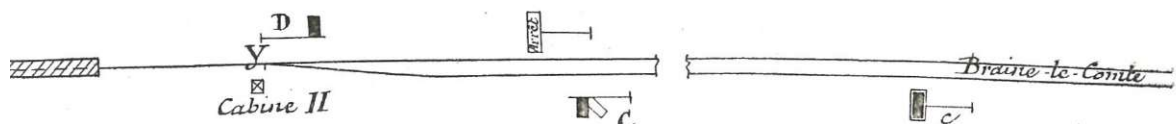
Cabine II : côté vers Braine-le-Comte.

- 3° Le signal à distance *c* et le sémaphore à une palette C, la voie d'arrivée de Braine-le-Comte;
- 4° Le sémaphore à une palette D, la direction vers Braine-le-Comte.

(1) Les appareils aujourd'hui en usage sont des timbres électriques.

Deux coups de timbre annoncent l'entrée d'un train ou d'une machine sous le tunnel. Le garde du côté opposé répond par un coup de timbre qu'il a reçu avis.

Trois coups de timbre annoncent la sortie. Le garde du côté opposé répond par un coup de timbre qu'il a reçu avis.



II. — SERVICE DU TUNNEL.

1° Un pilote unique, portant un brassard renseignant sa qualité, est chargé d'accompagner les trains dans le tunnel;

2° De chaque côté du tunnel est placé un poteau d'arrêt éclairé la nuit;

3° Aucun train, locomotive ou wagon ne peut, sous aucun prétexte que ce soit, dépasser le poteau d'arrêt et s'engager dans le tunnel si le pilote n'est à bord.

Toutefois, lorsque deux ou plusieurs trains devront traverser le tunnel à la suite l'un de l'autre avant qu'un autre train s'engage en sens inverse sur la section à simple voie, le pilote est autorisé à n'accompagner que le dernier train de cette série. Dans ce cas, il remet au chef-garde de chaque train qu'il n'accompagne pas lui-même un des tickets dont il est muni, après l'avoir dûment rempli et signé.

Ce ticket est du modèle suivant :

N°...	CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.
— — — — —	
Circulation à voie unique dans le tunnel de Braine-le-Comte.	
— — — — —	
Train n°..... du..... 189...	
— — — — —	
Vous êtes autorisé à effectuer la traversée du tunnel de Braine-le-Comte.	
(Signature du pilote),	

Ce ticket ne s'applique qu'à un seul voyage; le chef-garde, après en avoir donné connaissance au machiniste, lui donne l'ordre de départ après en avoir reçu l'ordre verbal du pilote.

Le chef-garde annexe le ticket à son rapport journalier série E 791. Toutefois, s'il s'agit d'un train de marchandises, le ticket est donné par le pilote au machiniste, lequel le remet au chef-garde à la première station d'arrêt. S'il s'agit d'une machine à vide, le ticket est remis au machiniste, qui l'annexe à sa feuille de travail.

Le pilote adresse journellement au chef de section des voies et travaux la liste des trains ou machines auxquels il a délivré des tickets.