

INFORMATIONS

publiées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Siège social : 17-21, rue de Louvain, Bruxelles.

REPRODUCTION AUTORISÉE

Bulletin n°43.

25 septembre 1948.

DE LA SÉCURITÉ DE LA MARCHÉ DES TRAINS DANS LA TRAVERSEE DES GARES.

La sécurité de la circulation des trains à l'intérieur des gares est assurée avant tout par les signaux, dont l'ouverture ne peut être faite que si le parcours à suivre par le train est tracé correctement.

Comment cela est-il réalisé dans une cabine mécanique de signalisation où la manoeuvre des aiguillages et des signaux est assurée par l'intermédiaire de leviers et de transmissions ?

Le signaleur place d'abord les leviers des aiguillages à parcourir par le train de telle manière que la continuité du parcours soit réalisée. Il dispose également certains aiguillages qui ne seront pas parcourus par le train, mais qui pourraient donner accès à l'itinéraire à utiliser, de telle façon que celui-ci ne puisse être cisailé par un mouvement de train ou de manoeuvre venant d'une voie voisine.

Enfin, il manoeuvre les leviers des verrous des aiguillages pris en pointe, de façon à garantir la sécurité du parcours, en assurant l'immobilisation des pointes de ces aiguillages dans la position assignée.

Il convient maintenant que le signaleur s'assure que les aiguillages pris en pointe ainsi que les verrous immobilisant les pointes de ces aiguillages, ont réellement suivi le mouvement des transmissions et occupent la position concordant à celle du levier en cabine.

A cet effet, le signaleur dispose d'un levier spécial, appelé levier d'itinéraire, qui ne manoeuvre aucun appareil dans la voie, mais qui est immobilisé tant en position normale qu'en position renversée par un électro d'enclenchement.

Ayant tracé l'itinéraire à parcourir par le train, il suffira au signaleur de pousser sur un bouton pour assurer le contrôle électrique des aiguillages pris en pointe et des verrous immobilisant ces aiguillages et libérer ainsi le levier d'itinéraire qui pourra être renversé.

Par suite des enclenchements réalisés entre les leviers, il ne sera plus possible, dès ce moment, de modifier la position des aiguillages et des verrous intéressant l'itinéraire.

Le levier d'itinéraire est maintenant immobilisé en position renversée par l'électro d'enclenchement; il ne pourra être remis en position normale pour libérer l'itinéraire, qu'après le passage du train complet au-delà du dernier aiguillage du parcours.

Il est donc matériellement impossible au signaleur :

- 1° de se tromper d'aiguillage en traçant un itinéraire déterminé.
- 2° d'oublier de verrouiller un aiguillage pris en pointe.
- 3° d'oublier de protéger l'itinéraire tracé en disposant les aiguillages d'accès à cet itinéraire dans la position de protection.
- 4° de modifier la position d'un aiguillage ou d'un verrou intervenant dans l'itinéraire, pendant toute la durée du passage du train.

L'ouverture du signal se fait en renversant le levier correspondant en cabine.

Ce levier de signal ne peut toutefois être manoeuvré par le signaleur, que si celui-ci a renversé au préalable le levier d'itinéraire dont il était question ci-dessus.

La sécurité de la marche du train est ainsi complètement garantie lorsqu'il aborde et franchit les nombreux appareils de voie qui se trouvent à l'intérieur des grandes gares.

L'exécution de ce programme demande des études d'autant plus complexes que l'aménagement des voies est plus touffu. C'est la tâche des bureaux d'études du service de l'électricité et de la signalisation, dont le personnel coopère ainsi à la réalisation de la SECURITE inscrite en tête au programme de la S.N.C.B.
