

# INFORMATIONS

publiées par la

# SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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

REPRODUCTION AUTORISÉE

11 janvier 1954

Bulletin n° 117

## Fonctionnement des signaux automatiques.

Des voyageurs curieux ont remarqué que sur certaines lignes des signaux lumineux paraissent systématiquement franchis sans ralentissement par tous les trains, en dépit de leur indication d'arrêt (feu rouge).

Cette impression n'est donnée qu'au voyageur qui limite son observation au moment de son passage au droit du signal; elle serait toute autre si ce voyageur se plaçait à hauteur du machiniste ou du conducteur d'automotrice auxquels les signaux s'adressent.

Sur un tronçon de ligne équipé du block automatique, les signaux ne sont plus manoeuvrés par des agents à poste fixe; ils sont commandés par les trains eux-mêmes, par l'intermédiaire de circuits de voies isolées.

Un signal lumineux est planté à l'entrée de chaque section qui ne peut normalement comporter l'occupation par un seul train.

Lorsque cette section est libre, c.a.d. quand aucun véhicule ne s'y trouve, le signal présente un feu vert (a).

Dès qu'un train franchit le signal, le feu vert s'éteint et est remplacé par un feu rouge (b).

Cette action s'opère non pas après le passage du train mais dès que le premier essieu du train s'engage dans la section, ce qui explique que le signal paraît avoir été franchi à l'arrêt par ceux qui se trouvant dans le train n'en ont pas observé le fonctionnement d'une façon continue.

Pendant que le train occupe à la fois la section qu'il va libérer et la nouvelle section qu'il aborde, le signal dépassé et celui qui le précède présentent tous deux le feu rouge d'arrêt (b).

Le dernier signal franchi reste fermé aussi longtemps que la section correspondante n'est pas libérée (c)

(a) (b) (c) voir annexe.